

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE THÉORIQUE & PRATIQUE

SUR LES

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL
LES TRAMWAYS

ET AUTRES VOIES FERRÉES SECONDAIRES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

ADOLPHE LACAN

ANCIEN ÉLÈVE DE L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES
AVOCAT A LA COUR D'APPEL

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1898

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE THÉORIQUE & PRATIQUE

SUR LES

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

LES TRAMWAYS

ET AUTRES VOIES FERRÉES SECONDAIRES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le jeudi 22 décembre 1898, à 10 heures

PAR

ADOLPHE LACAN

ANCIEN ÉLÈVE DE L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES
AVOCAT A LA COUR D'APPEL

Président : M. WEISS.

Suffragants : { MM. DUCROCQ, } *professeurs.*
 CHAVEGRIN, }

PARIS

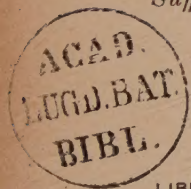
LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1898



A MA FEMME

A MES PARENTS

A MA GRAND'MÈRE

LES
CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL
LES TRAMWAYS
ET AUTRES VOIES FERRÉES SECONDAIRES

INTRODUCTION

Dans l'étude que nous allons aborder, nous nous verrons contraint de laisser de côté un assez grand nombre de questions, les unes, parce que leur caractère technique échappe à notre compétence, les autres parce qu'elles ne nécessitent aucun développement intéressant, et qu'il suffira pour les connaître de se reporter aux références que nous indiquerons, d'autres enfin parce que leur nature les fait rentrer dans une étude sur les chemins de fer d'intérêt général, et que nous ne nous proposons d'exposer ici que les notions spéciales aux lignes d'intérêt local.

Les questions auxquelles nous venons de faire allusion sont les suivantes :

Accidents.

Signaux.

Nombre et circulation des trains.

Matériel roulant.

Transport des bagages et marchandises.

Servitudes imposées aux riverains.

Personnel.

Contraventions commises par le concessionnaire.

I

LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

PREMIÈRE PARTIE

NOTIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE PREMIER

QU'EST-CE DONC QU'UN CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ?

M. Brice en a donné une fort bonne définition en disant que c'est un outil de transport apportant aux régions délaissées par les tracés des chemins de fer d'intérêt général compris dans le périmètre formé par deux ou plusieurs grandes lignes les bienfaits de la circulation à vapeur. « Notre vicinalité ferrée, ajoute-t-il, ne sera achevée que le jour où les chemins de fer d'intérêt local, non contents d'accueillir le trafic qui vient à eux, iront le solliciter en quelque sorte à la porte même des centres locaux et agricoles éloignés, et ils ne parviendront à remplir cette tâche

que s'ils savent maintenir une corrélation parfaite entre leurs recettes et leurs dépenses, et se faire aussi humbles que les circonstances pourront l'exiger » (1).

Mais au point de vue juridique la définition des chemins de fer d'intérêt local n'est point aussi aisée à donner. Nous ne la trouvons en effet ni dans la loi du 12 juillet 1865, ni dans celle du 11 juin 1880 qui régissent la matière. Elles ne disent rien à ce sujet. Comment donc déterminer le critérium qui les fera distinguer des chemins de fer d'intérêt général ?

Cette question a soulevé de nombreuses controverses. Voici les différents systèmes qui ont été proposés :

Dans l'exposé de la loi du 18 mai 1878, M. de Freycinet énumère quatre conditions auxquelles un chemin de fer mérite d'être reconnu d'intérêt général. Il faut :

1° Qu'il soit utile à la défense ;

2° Qu'il établisse une communication plus directe entre deux parties du réseau d'une certaine étendue ;

3° Qu'il rattache un centre de quelque importance avec le système général de nos voies ferrées ;

4° Qu'il facilite les relations dans un intérêt politique ou administratif.

Le rapport de M. Wilson sur la loi actuelle indique trois autres conditions :

1° Une ligne n'est d'intérêt général que lorsqu'elle a pour résultat de desservir le parcours d'une route nationale sur

(1) Rapport présenté à la Chambre des Députés par M. René Brice, *Bulletin annoté des chemins de fer*, par Lamé Fleury, tome 12, page 235 et suivantes.

les points où le parcours ne correspond pas à celui d'un chemin de fer ;

2° Sont, en second lieu, d'intérêt général les lignes destinées à faciliter l'exploitation du réseau du chemin de fer de l'Etat ;

3° Rentrent enfin dans cette catégorie les lignes dont l'établissement a pour effet de rendre plus aisées les communications de la France avec les pays voisins.

Lors de la préparation de la loi de 1880, le gouvernement et la commission du Sénat se sont demandé s'il ne fallait pas insérer à l'article 1^{er} une définition des chemins de fer d'intérêt local. Ils en ont reconnu l'impossibilité. Il y a là en effet une question essentiellement d'espèce.

Le rapporteur M. Emile Labiche (1) était d'avis qu'on ne peut déterminer un chemin de fer d'intérêt local ni par son étendue, ni par son but, ni par son mode de traction. « D'ailleurs, dit-il, il en est de même pour les voies de communication de terre. Un chemin ne reçoit le caractère vicinal que par son classement, et par un nouveau classement il peut successivement devenir d'intérêt commun ou de grande communication. »

Pourtant, pour couper court aux conflits qui s'étaient produits sur le caractère des chemins de fer, le Gouvernement soumit aux Chambres un projet de classement des chemins à comprendre dans le réseau d'intérêt général, projet qui est devenu avec un certain nombre d'additions la loi du 17 juillet 1879.

(1) *Bulletin annoté des ch. de fer*, tome 12, 1879, p. 77.

Le législateur semble admettre que tous les chemins non compris dans cette loi doivent être considérés comme des chemins de fer d'intérêt local, et en cela il a tort, car on ne peut limiter l'extension du réseau d'intérêt général. De plus l'article 11 déclare « qu'une voie ferrée peut être distraite du domaine public, départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine de l'Etat ».

On ne peut non plus faire dépendre le caractère d'intérêt local ou général du fait par un chemin de fer de sortir ou non d'un département, division administrative et purement arbitraire. En effet, le chemin de fer de Grande Ceinture ne sort pas du département de Seine-et-Oise et pourtant, comme nous le verrons plus loin, il fait partie du réseau d'intérêt général ; par contre, certaines lignes, bien que traversant plusieurs départements, sont considérées comme étant d'intérêt local.

Ainsi la ligne de Saumur à Poitiers qui comprend :

23 kilomètres en Maine-et-Loire,

75 kilomètres dans la Vienne ;

Celle de Chartres à Saint-Calais qui traverse :

La Sarthe,

Le Loir-et-Cher,

et l'Eure-et-Loir.

Comment supposer qu'une loi qui a pour but de faciliter et de rendre plus rapide le développement de notre réseau ait établi une règle aussi gênante que celle qui consiste à faire perdre à la voie ferrée son caractère d'intérêt local dès qu'elle dépasse, ne fût-ce que d'un kilomètre, les limites du département où se trouve son point de départ ?

QU'EST-CE DONC QU'UN CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ? 7

Peut-on alors ne considérer comme chemin de fer d'intérêt local que les lignes votées par le Conseil général et subventionnées par les départements ?

Peut-on considérer cette subvention comme étant de l'essence même du chemin de fer d'intérêt local ?

Pendant longtemps ce fut l'avis de l'Administration centrale, qui se basait sur le rapport que fit dans l'ancienne législature M. Le Hon, et sur une circulaire adressée le 12 août 1865 par le Ministre aux préfets. L'article 1^{er} termine ainsi :

« L'élément essentiel des chemins de fer d'intérêt local réside dans le fait soit de l'initiative, soit du concours des départements et des communes. C'est à cette condition qu'ils sont appelés à jouir du bénéfice de la présente loi. »

Cette opinion doit être rejetée et la meilleure preuve en est qu'un grand nombre de lignes ont été construites, et entretenues aux frais des concessionnaires, et jamais le Gouvernement n'a trouvé la plus petite objection à opposer à leur caractère de lignes d'intérêt local. Et puis, peut-on forcer les départements et les communes à s'imposer de lourds sacrifices alors qu'un concessionnaire offre de prendre les travaux à sa charge ? D'ailleurs certains Conseils généraux, pour se conformer à la prescription de l'Administration, votaient une subvention de 4 fr. par kilomètre.

Le Conseil d'Etat s'est d'ailleurs prononcé dans le sens que nous indiquons par l'arrêt suivant :

« Considérant qu'on ne peut faire dépendre le caractère d'un chemin de fer d'intérêt local de l'initiative prise par un Conseil général même en y joignant le concours pécuniaire des localités intéressées.

« Que si le concours des départements et communes semble, d'après le rapport fait au Corps législatif sur le projet de loi, devoir constituer une des conditions nécessaires de cette classification des chemins de fer, il faut reconnaître qu'au moment où la loi a été présentée, les faits constatés sur les lignes secondaires des grands réseaux ne permettaient pas d'espérer que l'on rencontrerait des chemins de fer d'intérêt local pouvant se suffire par leurs propres revenus sans le concours de subventions ou de garantie d'intérêts et que, d'un autre côté, le concours des départements et des communes pourrait se réduire à des proportions insignifiantes et absolument inefficaces. »

L'avis que nous venons de citer a été rendu par le Conseil d'Etat le 24 octobre 1872.

Où donc allons-nous trouver ce critérium qui nous permettra de dire : ce chemin de fer doit être classé dans le réseau d'intérêt général ; cet autre, par contre, est de son essence même un chemin de fer d'intérêt local ?

Il résulte selon nous de la décision de l'autorité chargée de la déclaration d'utilité publique. Cette solution est d'ailleurs celle qu'a adoptée le Conseil d'Etat :

« Considérant, dit-il, que c'est dans la destination du chemin de fer projeté et dans sa situation par rapport aux lignes existantes qu'il convient de chercher la portée des services qu'il est appelé à rendre et par conséquent le caractère d'intérêt local qu'il pourra présenter... »

Ceci n'est d'ailleurs pas spécial aux chemins de fer d'intérêt local, mais s'applique également aux voies de terre. C'est en effet par le classement que s'établit, au point de

vue juridique, la distinction entre les chemins vicinaux ordinaires, les chemins d'intérêt commun, les chemins de grande communication, les routes départementales, et les routes nationales.

D'ailleurs, certaines lignes qui, à première vue, sembleraient devoir appartenir au réseau d'intérêt local, n'en font pas partie. Ce sont :

1° Les chemins de fer, alors même qu'ils sont situés sur un seul département lorsque celui-ci est un département frontière.

2° Les lignes soudées les unes aux autres de département à département. Il y a là en effet un réseau d'intérêt général.

3° Les lignes, existant même sur un seul département, destinées à faire concurrence à la ligne d'intérêt général, car le but de leur établissement serait violé.

4° Les lignes ayant un intérêt au point de vue de la défense militaire.

Citons, comme rentrant dans cette catégorie, le réseau de la Grande Ceinture autour de Paris ; la raison de cette disposition se comprend aisément.

5° Le chemin de fer métropolitain lorsqu'il sera construit.

CHAPITRE II

NOTIONS HISTORIQUES.

A la suite de quels événements et sous l'empire de quelles nécessités, les chemins de fer d'intérêt local ont-ils été construits ?

La création de ces chemins de fer se justifiait aisément par le fait qu'ils allaient faciliter à la production française par l'abaissement des prix de transport la concurrence avec les produits étrangers qui profitaient des diminutions des droits de douane consentis alors par les nouveaux traités de commerce. A cette époque la doctrine libre-échangiste et les théories de Bastiat et de Michel Chevalier étaient en effet en grand honneur.

L'initiative de ces chemins de fer fut prise dans le Bas-Rhin par M. Coumes, ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite et le Préfet M. Mimerel.

Le Conseil général du Bas-Rhin, en 1858-1859 et 1860, leur appliqua la législation des chemins vicinaux, c'est-à-dire la loi du 21 mai 1836. Les travaux furent bien faits et à bon compte, les lignes construites sur une longueur de 90 kilomètres ne dépassèrent pas la somme de 117.300 fr. par kilomètre.

En 1861, un arrêté du Ministre des Travaux publics institua une commission chargée d'étudier, entre autres

questions, la construction et l'exploitation à bon marché des chemins de fer.

Le 1^{er} mai, la Commission remit son rapport au Ministre. Son rapporteur concluait ainsi :

« Au premier coup d'œil, l'esprit d'entreprise est bien éloigné de se porter vers cette nature d'affaires. Cela est aussi patent que regrettable ; aussi n'est-ce ni des capitalistes, ni des possesseurs des titres et actions de chemins de fer qu'il y a lieu d'attendre une initiative efficace. Il faut provoquer les épargnes locales, et cela semble facile à la condition que l'on sache que ces épargnes ne peuvent être placées plus fructueusement pour les intéressés directs et pour l'industrie générale.

« Or cela semble incontestable si l'on se détermine à prendre pour base de pareilles entreprises la liberté d'adapter les types des chemins d'embranchement aux revenus qu'ils pourront trouver dans le trafic, et d'appliquer à ce trafic un tarif proportionnel aux dépenses d'établissement et aux services rendus.

« La plus grande latitude doit être laissée, ajoute le rapporteur, tant à l'Administration pour l'autorisation, qu'au concessionnaire pour la construction et l'exploitation. Les lignes de ce réseau doivent être dans la plupart des cas des chemins à transbordement ; elles peuvent et doivent même différer essentiellement tant sous le rapport de la construction que de celui de l'exploitation des chemins compris dans les réseaux jusqu'ici établis. Dès lors les prescriptions du cahier des charges ordinaire doivent être simplifiées en ce qui concerne ces lignes de manière : 1^o à

permettre de faire varier selon les cas la largeur de la voie, le poids des rails, le système du matériel roulant, les rampes et courbes ;

« 2° A supprimer l'obligation de clôturer en tant que règle absolue, et à autoriser pour les bâtiments des stations les formes les plus simples. Toutefois il serait désirable que dans chaque groupe les chemins locaux fussent construits avec la même largeur de voie de manière à pouvoir être desservis par le même matériel roulant ; mais cette uniformité ne doit pas être exigée en règle absolue.

« A l'égard de l'exploitation de ces lignes, la réglementation administrative peut se borner aux mesures de police indispensables à la sécurité publique. »

Ceci est bien net et nous ne pouvons que souscrire aux conclusions que nous venons de relater. Nous ne cessons d'ailleurs, dans le cours de cette étude, d'insister sur la nécessité qu'il y a à adapter ces chemins de fer aux besoins locaux, à les construire suivant un type que nous exposerons plus tard en détail et qui est celui de la voie d'un mètre. Les Conseils généraux doivent surtout bien se garder d'essayer de copier ce que font les grandes Compagnies de chemins de fer pour leur matériel et leur personnel ; ils ne doivent pas faire grand s'ils veulent faire œuvre utile et productive.

Nous croyons qu'on peut ramener à trois les conditions que doit remplir un chemin de fer local pour réussir :

1° Converger vers les centres importants ;

2° Ne pas s'écarter du cercle d'attraction de ce centre, c'est-à-dire être court ;

3° Solliciter les populations en s'introduisant dans les localités mêmes.

Une circulaire du 12 août 1865 vint encore donner quelques éclaircissements sur le caractère que devaient présenter les chemins de fer d'intérêt local.

Ces chemins devront avoir pour objet, dit-elle, de relier les localités secondaires entre elles ou avec les grandes lignes actuellement décrétées en suivant soit un plateau, soit une vallée, mais en évitant de traverser les grandes vallées et les faîtes des montagnes, points sur lesquels se trouvent généralement accumulés les ouvrages les plus dispendieux. Ce n'est qu'en se renfermant dans ces limites qu'il sera possible de réaliser dans la construction de ces nouvelles voies les conditions qui permettent aux départements d'en supporter les charges, et qu'on ne verra pas se substituer à des chemins de fer d'intérêt local des voies ferrées qui, au lieu de former les affluents des grandes lignes, viendraient détruire la qualité des réseaux créés par l'Etat. Ils ne doivent pas en un mot avoir d'autre prétention que d'être au grand réseau ce que le chemin vicinal de grande communication est à la route départementale et celle-ci à la route nationale, c'est-à-dire un affluent.

La concurrence constituerait d'ailleurs une source de dommages pour la fortune publique puisqu'elle donnerait lieu à double emploi. Ce serait une perte pour les caisses de l'Etat puisque la garantie d'intérêts que le Trésor doit aux Compagnies en vertu des conventions se trouverait augmentée notablement, et au lieu de coûter à l'Etat

40 millions par an exigerait peut-être de lui un sacrifice de 60 à 80 millions.

Cette rupture éclatante avec la routine ne fut pas mal accueillie, et le rapport de la Commission fut pris en sérieuse considération et imprimé. Dès qu'il fut connu, les Conseils généraux s'en approprièrent les conclusions et, dans la session de 1864, 62 départements réclamèrent de nouveaux chemins de fer, 13 ouvrirent des crédits pour les études et 6 votèrent des emprunts pour entreprendre les travaux de plusieurs chemins de fer (Bas-Rhin, Haute-Marne, Jura, Ille-et-Vilaine, Saône-et-Loire, Sarthe).

En présence de ce mouvement qu'il avait provoqué, le Gouvernement présenta au Corps législatif, en mars 1865, un projet qui est devenu la loi du 12 juillet 1865. Cette loi donnait aux Conseils généraux, pour les chemins qu'elle prévoyait, le droit qui jusqu'alors avait appartenu au Gouvernement de préparer et choisir les tracés. Elle fit œuvre de décentralisation. Elle avait le mérite de solliciter aussi bien l'initiative individuelle que celle des Administrations départementales et communales ; aussi fut-elle accueillie partout avec faveur.

Cette loi une fois promulguée, les départements se mirent rapidement en mesure de l'appliquer. Malheureusement le Gouvernement se montra peu sage en classant, concédant, dotant pour ainsi dire chaque année, des chemins de fer dont il supportait tout le fardeau, paralysant ainsi les initiatives locales auxquelles il avait fait appel.

En juillet 1872, on ne comptait en France que 54 con-

cessions de chemins de fer d'intérêt local ayant une longueur de 4770 kilomètres répartis sur 27 départements et appelés à recevoir du Trésor une subvention de 31 millions, c'est-à-dire 16.900 fr. par kilomètre. Le désastreux traité de Francfort qui mit fin à notre guerre contre la Prusse en nous enlevant l'Alsace-Lorraine qui avait pris l'initiative des chemins de fer vicinaux, a réduit le nombre des concessions à 48. La longueur concédée n'atteignait plus désormais que 1595 kilomètres dont 241 en exploitation.

Quoi qu'il en soit, en moins de 2 ans plus de 8000 kilomètres furent concédés par les Conseils généraux, trop souvent à de véritables spéculateurs qui exploitèrent malheureusement les intérêts locaux et construisirent des lignes hors proportion avec le trafic qu'elles pouvaient avoir. Le législateur se demanda alors s'il ne devait pas imposer l'obligation d'établir les chemins de fer d'intérêt local dans des dimensions inférieures à celles des chemins de fer d'intérêt général.

A cette question s'en ajoute une autre d'ordre financier : on se demande en effet s'il ne vaudrait pas mieux substituer au système de la subvention en capital celui de la garantie d'intérêts subordonnée à certaines conditions.

De là la loi du 11 juin 1880 complétée par un décret du 6 août 1881. Cette loi prévoit deux catégories de chemins de fer d'intérêt local :

1° Les chemins de fer à large voie construits sur le modèle des chemins de fer de l'État ;

2° Les chemins de fer à voie étroite construits sur les

routes et chemins vicinaux et qui ont reçu le nom spécial de *tramways*.

Voyons maintenant par des chiffres ce qu'avaient été les chemins de fer d'intérêt local de 1865 à 1880 :

	A la fin de 1870	A la fin de 1875	A la fin de 1879
	Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
Développement des chemins d'intérêt local :	1814	4366 (1)	3872 (2)
Développement des chemins en exploitation :	293	1798	2159

Le 31 décembre 1880 le nombre des chemins de fer d'intérêt local atteignait le chiffre de 3679.

2187 avaient été livrés à l'exploitation et 1492 étaient encore en construction ou restaient à construire.

Le montant des dépenses d'établissement s'élevait à 372.241.590 fr.

Les recettes brutes étaient de 15.876.619 francs et les dépenses de 12.102.355 francs, d'où un produit net de 3.774.264 fr.

Les recettes par kilomètre atteignaient 7.496 fr. et les dépenses 5.714, ce qui donnait par conséquent un produit net de 1782 fr.

En Belgique, les lignes secondaires représentent 16.4 0/0 de l'ensemble des voies ferrées.

En Hollande, la proportion est de 14, 3 0/0, en Italie,

(1) Déduction faite de 12 kilomètres incorporés au réseau d'intérêt général.

(2) Déduction faite de 75 kilomètres abandonnés et 581 incorporés au réseau général.

14 0/0, tandis qu'en France elle ne s'élève qu'à la moitié, c'est-à-dire à 7.2 0/0.

Mais comment sont construites ces lignes d'intérêt local ? Quelles ressources leur viennent en aide ? Qui les leur fournit ?

Ce n'est pas l'auteur de la loi de 1865 qui eut l'idée de faire participer les départements et les communes à l'établissement des voies ferrées, mais celui de la loi du 11 juin 1845, loi qui, arrêtant la division des grandes lignes du réseau reliant les différentes parties du territoire et joignant la capitale à la frontière, décidait que les acquisitions de terrains seraient faites par l'Etat avec le concours des départements et des communes. Malheureusement l'insuffisance des ressources des départements et des communes et les réclamations soulevées firent abandonner ce système, et une loi du 19 juillet 1865 dispensa les départements et les communes de fournir une partie des fonds nécessaires à l'acquisition des terrains.

Lorsqu'après la session des Conseils généraux de 1865, l'Etat vit un mouvement considérable se produire pour réclamer la création d'un réseau secondaire, il pensa qu'il n'avait pas à faire pour ces lignes les mêmes sacrifices que pour celles du réseau d'intérêt général, et qu'il pouvait demander aux ressources locales leur concours pour la création de nouvelles voies ferrées. Il y avait à cela plusieurs motifs : tout d'abord un motif d'ordre financier ; en effet à cette époque 21.000 kilomètres de chemins de fer étaient concédés dont 13.000 en exploitation se trouvaient entre les mains de six grandes compagnies. Les sacrifices faits

par le Trésor étaient considérables, car ils se montaient à 1.500.000.000.

Et puis, et c'est là un point capital, les considérations d'utilité générale ne sauraient s'appliquer à des lignes secondaires qui presque toujours ne répondent qu'à des besoins locaux. En effet, la création d'un troisième réseau destiné à relier au réseau préexistant des régions jusqu'alors non desservies par une voie ferrée, devait incomber au moins pour partie aux communes et aux départements qui, pour y faire face, devaient employer d'une façon intelligente les ressources dont ils pouvaient disposer.

Le gouvernement, c'était du moins son avis, et nous l'approuvons pleinement, car nous ne sommes nullement partisan de la théorie qui voudrait voir étendre et généraliser l'intervention de l'Etat, ne pouvait subvenir aux dépenses que dans une faible mesure.

Il aurait dû tenir compte des observations faites par une Commission, instituée en 1863, à l'effet d'aller à l'étranger étudier la construction et l'exploitation de chemins de fer à bon marché.

Voici à titre d'exemple ce qui ressort des résultats que la Commission a consignés relativement aux chemins de fer de cette catégorie qui se trouvent en Ecosse :

« Le capital de ces Compagnies est facilement réalisable, car il est souscrit directement par les propriétaires intéressés, les immeubles sont cédés à bon marché, et les modifications qui sont susceptibles de procurer quelque économie sont acceptées par les directions locales. Le personnel d'exploitation est peu nombreux. Le service des gares

est simple. Ces chemins de fer reviennent à 100.000 francs le kilomètre ; leur produit brut est de 10.000 francs et leurs dépenses annuelles ne dépassent pas 5.000 francs ; aussi peuvent-ils distribuer un dividende de 5 0/0 à leurs actionnaires. »

En France, d'ailleurs, des expériences heureuses avaient été faites par le département du Bas-Rhin qui avait appliqué à l'exécution d'un réseau départemental les ressources de la vicinalité et les dispositions de la loi du 21 mai 1836.

Aussi le législateur de 1865, convaincu qu'il fallait laisser aux communes et aux départements le soin de prendre l'initiative de ces chemins de fer (l'autorité supérieure n'intervenant que pour en prononcer la déclaration d'utilité publique et en assurer l'exécution), leur donna-t-il toute latitude dans ce sens, et déclara-t-il que les ressources créées par la loi du 21 mai 1836 pouvaient être affectées en partie à la dépense.

La ligne de Saint-Gobain à Chauny exécutée par la Compagnie du Nord pour le compte de la Société des glaces n'avait coûté que 103.000 francs le kilomètre, malgré un important travail d'art nécessité par la traversée de l'Oise.

D'autres chemins enfin avaient été exécutés pour le compte des Compagnies houillères du Pas-de-Calais par la Compagnie du Nord à raison de 70.000 à 85.000 francs le kilomètre.

A l'étranger, notamment en Lombardie, des chemins de fer économiques ont été construits et ont donné de bons résultats. Ces chemins de fer empruntent une voie spé-

ciale créée au moyen d'expropriations, mais sont établis le plus souvent sur les bas côtés des routes nationales de manière à ne pas nuire au charroi. Lorsque, comme dans le premier cas, ils suivent la voie spéciale, on les appelle *chemins de fer économiques* et ils sont dénommés *tramways* lorsqu'ils empruntent les routes nationales.

Les chemins de fer économiques échappent souvent aux nécessités coûteuses de l'expropriation ; leur personnel est réduit et leurs trains sont des trains légers.

Une question capitale et, nous ne craignons pas de le dire, vitale est celle de savoir quelle doit être la largeur de la voie. Nous disons que c'est une question de vie ou de mort pour les Compagnies, et nous ne croyons pas pouvoir être taxé d'exagération. Nous allons d'ailleurs justifier notre opinion, mais d'abord posons bien la question.

Les partisans de la voie d'un mètre se rendent parfaitement compte qu'elle ne saurait remplacer la voie normale, ni pour les lignes à trafic intense, ni pour les lignes stratégiques ; mais ils prétendent que pour les chemins de fer d'intérêt local, c'est-à-dire pour les lignes à développement restreint, et sur lesquelles la vitesse des trains peut être réduite sans grand inconvénient, elle est de nature à donner de bons résultats.

Plusieurs systèmes de construction de chemins de fer ont été proposés et successivement adoptés depuis la voie normale de 1^m44 (1) jusqu'à la voie de 0^m60 en passant par celles de 1^m et de 0^m75.

(1) La largeur de 1^m44 a pour origine, dit-on, la construction de la ligne de Darlington à Stockton sur laquelle ont été faits les premiers essais

Nous croyons que la voie de 1 mètre doit être prise comme type.

Voici les principaux avantages qu'elle peut présenter : En ce qui concerne d'abord les acquisitions de terrains, les terrassements ne seront que de 4 mètres, tandis qu'avec la voie normale ils s'élèvent à 6 mètres ; par ce fait seul l'étendue des terrains à acquérir sera diminuée ainsi que par suite de la diminution du rayon des courbes ; si l'on adopte une voie moins large le matériel roulant sera plus étroit, la longueur des wagons diminuera proportionnellement de sorte que l'écartement des essieux sera aussi plus réduit ; et comme l'écartement des essieux est le principal obstacle à la diminution du rayon des courbes, la voie étroite permettra d'adopter des courbes plus prononcées et par suite de réaliser une économie importante dans les dépenses d'établissement de la plate-forme en raison de la facilité plus grande pour épouser la forme du terrain.

Les ouvrages d'art pourront bien souvent être évités grâce à la flexibilité de la voie. Terrassements et ouvrages d'art constituent ce qu'en langage technique on est convenu d'appeler infrastructure. Le système que nous proposons est de nature à donner 40 à 50 0/0 d'économie.

Si maintenant nous envisageons le matériel fixe et la voie, nous constaterons que l'écartement d'un mètre amènera une diminution sensible sur les boulons, les aiguilles,

de traction par locomotive. Elle fut construite à la largeur de 1^m44, celle de la voie ordinaire des voitures, puis on a continué avec cette largeur sans motif bien apparent jusqu'au jour où de la multiplication des lignes est résultée la raison d'uniformité dans les réseaux départementaux. Longtemps la voie de 1^m44 a reçu le nom de voie normale.

les plaques tournantes, et spécialement sur les rails dont le poids peut être réduit à 12 kilos par mètre et sur les traverses, qui, au lieu de coûter, comme pour les grandes lignes, 5 ou 6 francs, seront payées 1 fr. 80 ou 2 francs.

Grâce à la voie d'un mètre il y aura encore économie dans l'achat et l'entretien du matériel roulant, des locomotives, dans la consommation du charbon, et chose curieuse les wagons des Compagnies locales pourront porter 10 tonnes comme ceux des grandes Compagnies.

En ce qui concerne enfin les stations, la réduction de prix peut être notable si l'on a la sagesse de se contenter d'installations appropriées à l'importance du trafic.

Le coût d'établissement des chemins de fer ainsi construits ne dépassera pas 60 à 70.000 francs par kilomètre, tandis qu'il atteint pour les voies larges destinées à recevoir le matériel des grandes Compagnies la somme de 120 à 140.000 francs.

La solution que nous exposons est loin cependant d'être unanimement adoptée. Elle a donné et donne encore lieu à d'ardentes discussions. Les reproches qu'on lui adresse sont nombreux ; tout d'abord la voie étroite, dit-on, entraîne la nécessité de créer deux gares distinctes au point de contact avec la grande ligne. Mais c'est là une erreur absolue qui tombe devant la réalité : qu'est-ce qui empêche un chemin de fer à voie étroite de venir sur un quai latéral de la gare, et en quoi les employés ne pourraient-ils distribuer des billets pour la ligne d'intérêt local. A l'appui de ce que nous avançons, nous pouvons citer notamment la ligne d'Aire à Berck (Pas-de-Calais) qui

réunit les stations balnéaires et les mines de la région à la grande ligne de Paris à Boulogne et dont le point de contact est à Rang-du-Fliers Verton.

Mais l'argument capital qu'on oppose à notre thèse est la nécessité du transbordement qu'elle entraîne, et dont les inconvénients n'arrivent pas à compenser les avantages qui pourraient résulter de la voie étroite.

Cette objection ne serait sérieuse et ne pourrait être de nature à faire échec à notre opinion que si le transbordement ne devait exister que lorsqu'on se trouve en présence de la voie étroite ; mais c'est là une erreur absolue : le transbordement se présente même sur les grandes Compagnies ; chacune d'elles a en effet le plus grand intérêt à conserver ses wagons, parce que la location payée par les Compagnies n'est pas en rapport avec les bénéfices que leur usage pourrait leur permettre d'obtenir.

Ce résultat se produit aussi bien pour la grande vitesse que pour la petite vitesse.

La grande vitesse (voyageurs, bagages, messageries) subit le transbordement aux embranchements alors même que les deux lignes ont une voie de même largeur ; la voie d'un mètre ne sera donc pas de nature à aggraver la situation, et il en sera de même pour la petite vitesse. En effet les chargements des wagons lorsqu'ils arrivent à la gare de bifurcation ne sont pas identiques.

Les uns, et c'est la minorité, ont un chargement complet pour une destination donnée ; les autres contiennent des marchandises pour des localités situées sur divers embranchements, et ici le transbordement doit s'effectuer.

En admettant même que le transbordement fût spécial aux voies étroites (et nous venons de montrer qu'il en était autrement), les inconvénients qu'il présente seraient largement compensés par les avantages financiers et autres qu'entraînent les lignes à faible écartement.

Le transbordement coûte de 0 fr. 15 à 0 fr. 30 la tonne. En France, l'arrêté ministériel du 8 mars 1890 fixe à 0 fr. 30 par tonne les frais de transbordement tout en laissant aux expéditeurs et aux destinataires la faculté de faire l'opération pour les wagons chargés à 4 tonnes et au-dessus. En Belgique, la Compagnie des chemins de fer vicinaux fait payer le transbordement des wagons complets à 0 fr. 25 par tonne. Le retard dû au transbordement est très faible ; un délai de 2 à 3 heures dans l'expédition d'un wagon est insignifiant et l'on en trouve de bien plus onéreux dans l'exploitation des grandes lignes. Et puis la voie d'un mètre présente un avantage que nous trouvons considérable et qu'on a le tort de ne jamais prendre en considération : le voici : avec la voie étroite, on évite un chargement sur tombereaux à la mine ou à la carrière ou un transport dans l'usine (1).

Ce qui se passe à l'étranger pour les chemins de fer

(1) Observations générales sur les trains (voie de 1 mètre). Le train à voyageurs type pourrait se composer d'un ou de plusieurs fourgons, de voitures à une classe contenant de 18 à 56 places suivant le type, de voitures à plusieurs classes contenant de 16 à 46 places suivant le type. La vitesse serait de 25 kilomètres à l'heure. Le train passerait environ 3 fois par jour dans chaque sens.

Au début, les locomotives de la voie de 1 mètre étaient de petites machines de 8 à 12 tonnes à vide ; mais peu à peu ce genre de moteurs a été perfectionné et l'on est arrivé à construire de bonnes machines à 3 essieux couplés.

d'intérêt local est d'ailleurs de nature à nous fortifier dans notre conviction.

La voie d'un mètre ou d'une largeur à peu près équivalente est adoptée au Brésil où sur 12.956 kilomètres de voies ferrées en exploitation ou en construction, il y avait en 1887, 10.617 kilomètres à voie d'un mètre dont 7.000 en exploitation supportant un trafic de 20.000 fr. par kilomètre.

Dans les Indes, en 1891 sur 27.346 kilomètres de chemins de fer, 11.115 étaient construits à voie d'un mètre dont 85 à double voie.

Au Mexique, en 1889, sur un réseau de 7.200 kilomètres, il y avait 16 lignes à voie étroite présentant un développement total de 2.134 kilomètres. Citons le « National Mexican » entre Mexico et Nuevo Laredo de 1.348 kilomètres de longueur. Voilà une voie étroite de plus de 300 lieues !

Les États-Unis possèdent plus de 49.000 kilomètres à voie de 1^m07, dans les États de Californie, Montana, Utah et Colorado où de nombreuses voies ont été construites rapidement et les capitaux nécessaires vite réalisés.

En Russie, on peut citer la ligne de Rjazan à Ouralsk de 1500 kilomètres.

Les résultats des chemins de fer en Norvège viennent enfin à l'appui de notre thèse : les premiers chemins de fer norvégiens furent construits par M. Stephenson dès l'année 1854 ; leur largeur était de 4 pieds 8 pouces 1/2, c'est-à-dire 1^m44 ; ils coûtaient 11.000 livres sterling le

kilomètre, c'est-à-dire 275.000 francs. Les conséquences furent désastreuses, car le trafic ne pouvait rémunérer les dépenses de premier établissement et d'entretien.

C'est alors qu'un ingénieur du gouvernement M. Ch. Pihl eut l'idée de construire des lignes étroites et parvint à réduire la dépense à 83.000 francs, 72.000 francs et même 49.000 francs le kilomètre y compris le matériel roulant, les stations et les ateliers.

En Allemagne, 1.268 kilomètres à voie étroite étaient construits en 1894 ; en Belgique, 1000 kilomètres.

En France, la voie d'un mètre est la plus répandue. Citons les principales lignes qui l'ont adoptée :

Les voies de la Société des chemins de fer économiques, des Chemins de fer départementaux, des lignes de la Société du sud de la France, de St-Georges de Commiers à la Mure, d'Aire à Berck.

On trouve la voie étroite dans les départements suivants :

Ain.	Drôme.	Maine-et-Loire.	Seine.
Aisne.	Eure.	Nord.	Seine-Inférieure.
Allier.	Finistère.	Oise.	Seine-et-Marne.
Alpes-Maritimes.	Gard.	Pas-de-Calais.	Seine-et-Oise.
Aveyron.	Indre-et-Loire.	Puy-de-Dôme.	Yonne.
Ariège.	Isère.	Rhône.	Vienne.
Bouches-duRhône	Jura.	Saône (Haute).	Haute-Vienne.
Charente.	Loire.	Saône-et-Loire.	Var.
Charente-Inf.	Loire-Inférieure.	Sarthe.	Yonne.
Cher.	Loiret.	Savoie.	Alger.
Dordogne.	Marne.	Savoie (Haute).	Oran.
Doubs.	Meuse.		

Plus de la moitié de nos départements possède donc des lignes à voie étroite,

Voici d'ailleurs les résultats fournis par les dernières statistiques :

	En exploitation	En construction	A construire	Total
Longueur à voie et traction normales.....	1.631	»	60	1.691
— — — — — { 1 m.	2.381	394	505	3.280
— — — — — { 0 80.	20	70	»	90
— — — — — { 0 60.	2	»	»	2
Longueur à voie ou traction spéciale.....	26	19	3	48
Total.....	4.060	483	568	5.111

Mais si nous préconisons la voie étroite, nous ne sommes cependant nullement partisan d'une réduction excessive de l'écartement des rails; aussi nous prononçons-nous contre l'écartement de 0^m75 et surtout contre celui de 0^m60 qui ne donnerait qu'une économie de 1 0/0 non suffisante pour compenser l'infériorité du trafic. Et puis on ne peut avoir de sécurité dans les courbes de très petit rayon que comporte la voie de 0^m60 qu'à la condition que les trains marchent à une très petite vitesse. Les lignes qui ont adopté ce dernier type sont d'ailleurs peu nombreuses; la plus connue se trouve dans le pays de Galles: c'est le chemin de fer du Festinoig (1).

(1) Il serait injuste d'oublier le chemin de fer Decauville que tout le monde a pu voir à la dernière Exposition universelle. Il est à voie de 0^m60 et est composé d'une série d'éléments mobiles comprenant chacun 2 rails rivés sur 2 traverses métalliques. Chaque cadre se transporte facilement et en les posant bout à bout on a un chemin de fer. Ces voies ont rendu de grands services notamment pendant la campagne de Tunisie et principalement pour l'établissement du chemin de fer de Kairouan.

Nous ne voudrions pas quitter les voies étroites sans dire un mot d'un chemin de fer très curieux : c'est le chemin de fer monorail de Lartigue. Il peut s'établir sur une voie réduite à son minimum ; il se compose de tréteaux reposant sur des traverses placées sur le sol ; les voitures sont suspendues sur les rails par l'intermédiaire de deux roues à gorge.

DEUXIÈME PARTIE

QUESTIONS ADMINISTRATIVES.

CHAPITRE III

APPROBATION ET DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE.

Il nous faut maintenant sortir des considérations générales et étudier les formalités nécessaires pour la construction d'un chemin de fer d'intérêt local.

Voici d'ailleurs ce que décide à ce sujet la loi du 11 juin 1880 en son article 2.

« S'il s'agit de chemins de fer à établir par un département sur le territoire d'une ou de plusieurs communes, le Conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet et après enquête, la direction de ces chemins, le mode et les conditions de leur construction ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges type approuvé par le Conseil d'Etat, sauf les modifications qui seraient apportées par la convention et la loi d'approbation. Si la ligne doit s'étendre

sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 11 août 1871. S'il s'agit d'un chemin de fer d'intérêt local à établir par une commune sur son territoire, les attributions confiées au Conseil général par le paragraphe 1^{er} du présent article seront exercées par le Conseil municipal dans les mêmes conditions et sans qu'il soit besoin de l'approbation du préfet. Les projets d'un chemin de fer d'intérêt local, départemental ou communal ainsi arrêtés seront soumis à l'examen du Conseil général des Ponts et Chaussées et du Conseil d'Etat. Si le projet a été arrêté par le Conseil municipal il est accompagné de l'avis du Conseil général. »

Disons en quelques mots quelles sont les pièces qui doivent composer le dossier à l'appui de la proposition du Conseil général :

1^o Une enquête publique (Loi du 18 février 1834). Cette enquête, quoique prévue par l'article 2 de la loi de 1865, n'avait presque jamais lieu ;

2^o Un rapport au préfet ;

3^o Des documents techniques ;

4^o De nombreuses explications renfermant les données des statistiques relatives à l'évaluation probable du trafic ;

5^o Un exemplaire du cahier des charges ;

6^o Un devis estimatif des dépenses de premier établissement.

Le projet, comme nous venons de le voir, doit être examiné par le Conseil général des Ponts et Chaussées et par le Conseil d'Etat. Le premier examine la partie technique, et le deuxième recherche si le chemin de fer a bien le ca-

ractère d'intérêt local, et n'a pas pour but de venir faire concurrence aux lignes d'intérêt général déjà existantes.

Aucun délai n'est fixé pour l'examen des projets par ces deux assemblées. On avait demandé cependant qu'il en fût autrement, mais la difficulté de trouver une sanction empêcha de satisfaire au désir exprimé par l'auteur de la proposition.

L'utilité publique est déclarée par une loi (art. 2, loi du 11 juin 1880).

C'est là une disposition nouvelle. La question de l'autorité compétente pour déclarer l'utilité publique préoccupait déjà depuis plusieurs années le législateur. C'est ainsi que, le 26 juin 1876, M. Adam, sénateur, demandait que la déclaration d'utilité publique des chemins de fer de moins de 20 kilomètres intervînt sur l'avis du Conseil d'Etat dans un délai de 2 mois et que l'intervention du pouvoir central fût supprimée lorsqu'il n'y avait pas d'expropriation à réaliser.

L'autorisation et la déclaration d'utilité publique des chemins de fer de plus de 20 kilomètres étaient déferées au pouvoir législatif.

M. Vétillart, dans son rapport, s'élevait énergiquement contre le désir qu'avait exprimé M. Adam de soustraire à la discussion du Conseil d'Etat une catégorie de chemins de fer d'intérêt local. Il y voyait pour ceux-ci une garantie efficace qu'il fallait maintenir. Il se déclarait par contre partisan de l'intervention législative pour les chemins de plus de 20 kilomètres ou d'une longueur inférieure au cas où ils traverseraient plusieurs départements. M. Adam re-

tira d'ailleurs sa proposition après discussion au Sénat.

Remarquons qu'il ressort de l'article 2 de la loi qu'à la différence de ce qui a lieu pour les chemins de fer d'intérêt général, l'autorité qui fait la concession n'est pas la même que celle qui déclare l'utilité publique.

Certaines difficultés ont été soulevées au sujet de l'article 46 de la loi du 10 août 1871 sur les Conseils généraux, article qui leur donne le droit de prendre des décisions exécutoires par elles-mêmes et sauf annulation en ce qui concerne « la direction des chemins de fer d'intérêt local, les mode et conditions de leur exécution, les traités et dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation ». Ceux-là ont mal interprété cet article qui ont dit qu'il avait rendu désormais superflue l'autorisation gouvernementale en ce qui concerne les travaux. D'ailleurs une circulaire du Ministre de l'Intérieur aux préfets est venue démontrer la fausseté de ce raisonnement en disant qu'il était douteux qu'un chemin de fer d'intérêt local pût être établi sans qu'il fût nécessaire d'acquérir les terrains par voie d'expropriation, que l'entreprise devait donc être déclarée d'utilité publique et qu'à ce point de vue par conséquent il fallait recourir à un décret.

Quoi qu'il en soit, la loi de 1880 a fait cesser toute espèce de doute à cet égard et a décidé qu'une loi était nécessaire même lorsque le chemin de fer a moins de 20 kilomètres. Le 29 avril 1873, M. de Freycinet avait déjà demandé que le droit de déclarer l'utilité publique fût retiré au pouvoir exécutif et confié au pouvoir législatif afin de couper court aux abus.

Y a-t-il lieu d'approuver cette disposition ? Nous le croyons et nous avons à cela des motifs sérieux. En effet il y a là un légitime désir des pouvoirs publics de veiller à ce que ces chemins de fer ne sortent pas de leur but et de leur fonction pour venir faire concurrence aux grandes Compagnies. Et puis, l'Etat accordant une garantie d'intérêts, il paraît juste de lui donner le pouvoir de subordonner son concours à une autorisation préalable. Cette formalité le mettra ainsi à même d'examiner le contrat de concession et les conditions du cahier des charges, et lui permettra d'accorder ou au contraire de refuser son autorisation en connaissance de cause.

Enfin l'Administration a mal usé des droits que lui conférait la loi de 1865. Elle en a fait un abus, d'une part, en refusant d'accorder les décrets à certaines concessions fort justifiées et en réduisant, par conséquent sans droit, à néant les délibérations des Conseils généraux ; d'autre part, et cela pour un grand nombre de lignes, en ne répondant même pas, en conservant dans ses cartons pendant des années, des concessions et des traités passés par les Compagnies concessionnaires avec le préfet autorisé par le Conseil général. L'attribution faite par l'article 2 de la loi de 1865 à l'Administration a encore un autre résultat désastreux. C'est que l'instruction de ces affaires importantes est presque toujours secrète. En effet les intéressés n'y sont jamais ou pour ainsi dire jamais appelés. Le Ministre examine l'affaire à huis clos, poursuit les enquêtes sans que la contradiction ou l'affirmation des parties vienne en infirmer ou corroborer les résultats et c'est à la suite

de ce travail fait dans l'ombre qu'une décision est rendue. Au contraire, l'intervention de l'Assemblée est une garantie. D'abord l'Administration n'ayant plus la décision suprême est obligée de proposer un projet de loi portant approbation ou infirmation du vote émis par le Conseil général. Elle doit faire un rapport qui sera rendu public et pourra être ensuite discuté à l'Assemblée ; le débat est public et contradictoire et cela de trois façons :

Tout projet de loi en effet est tout d'abord examiné par le Bureau, puis par la Commission compétente nommée au début de chaque année. Elle s'efforce d'éclairer par tous les moyens possibles (enquêtes, demandes d'avis...) la décision qu'elle doit rendre. En dernier lieu, le projet est examiné et discuté en séance publique. Il ne faudrait cependant pas se faire trop d'illusions sur l'efficacité de ce contrôle législatif, car il est malheureusement à craindre que nous n'ayons à constater maintes fois en France ce qui a lieu en Angleterre où les bills sont discutés devant 5 membres, car c'est la Commission seule qui décide arbitrairement et souverainement de leur sort, la Chambre des Communes et la Chambre des Lords s'en rapportant absolument à son avis (1).

Si maintenant nous jetons un rapide coup d'œil sur les législations étrangères qui peuvent nous fournir un enseignement utile, voici ce que nous voyons :

Le pouvoir exécutif dans la presque totalité des lois a pouvoir pour prononcer la déclaration d'utilité publique

(1) Voir à ce sujet l'ouvrage de M. de Franqueville sur le régime des Travaux publics en Angleterre.

de toutes les entreprises (Loi prussienne du 11 juin 1874, article 2 ; loi autrichienne du 18 février 1878).

Il faut cependant citer en sens contraire l'Angleterre et l'Espagne ; dans ces deux pays, en effet, l'intervention du législateur est toujours exigée.

La nécessité d'une loi pour déclarer l'utilité publique des chemins de fer d'intérêt local constitue une différence avec les règles suivies en matière de chemins de fer d'intérêt général ; aussi le législateur, à différentes époques, a-t-il voulu la faire disparaître. Dans ce but le 14 juin 1875, M. de Janzé a déposé à l'Assemblée nationale une proposition ayant pour objet de rapporter l'exception faite au profit des chemins de fer de moins de 20 kilomètres. M. Krantz la même année a conclu à l'unification du régime des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local. Cette conclusion a été adoptée en première et seconde délibération, mais la fin de la législature a empêché de la voter en dernière délibération. Citons pour mémoire les projets de MM. Wilson et Adam, et notons que l'anomalie est plus théorique que réelle, car il y a peu de lignes d'intérêt général dont le développement soit inférieur à 20 kilomètres ; et en outre, le législateur doit intervenir, dans tous les cas, pour ouvrir un crédit.

Une commission extraparlamentaire, instituée par décision du 30 novembre 1889, propose, lorsque les lignes ont moins de 20 kilomètres de longueur, que l'utilité publique soit déclarée et l'exécution autorisée par décret en la forme des règlements d'administration publique.

La déclaration d'utilité publique a des effets importants

et des conséquences sur lesquelles il est utile de s'arrêter quelques instants. En effet, c'est elle qui est constitutive des droits des parties ; ceci résulte notamment de plusieurs arrêts du Conseil d'Etat qui méritent d'être cités, car ils résument bien la jurisprudence concernant cette matière :

« La délibération par laquelle un Conseil général vote la concession d'un chemin de fer d'intérêt local ne constitue pas une décision administrative susceptible d'être attaquée devant le Conseil d'Etat pour excès de pouvoir (1). »

« La délibération par laquelle un Conseil général, en décidant la construction d'un chemin de fer départemental, invite le préfet à prévenir les compagnies des résolutions prises pour qu'elles puissent présenter un projet, en spécifiant que les dites compagnies n'auraient aucun recours contre les départements si les projets n'étaient pas acceptés, n'a pas pu conférer un droit éventuel à la concession aux auteurs du projet (2). »

« Les concessions de chemins de fer d'intérêt local accordées par les Conseils généraux, ne deviennent définitives que si l'utilité publique des travaux est déclarée et l'exécution autorisée par une loi. En conséquence le concessionnaire n'ayant jusqu'alors aucun droit acquis ne peut réclamer aucune indemnité au département pour le préjudice que lui avait causé l'abandon du projet, si cet abandon est dû au refus par l'Etat d'accorder son concours financier sur lequel comptait le Conseil général (3). »

(1) Conseil d'Etat, 28 avril 1869, ville d'Evreux, Sirey, 70.2.228, *P. adm. chr.*, Dalloz, 70.3.49 ; *Lebon chronologique*, p. 399.

(2) C. d'Et., 8 avril 1892, département de la Vienne, *Leb. chr.*, p. 387.

(3) C. d'Et., 1^{er} mars 1891, Bardon-Mallet et Cie, *Leb. chr.*, p. 339.

« Les concessions de chemins de fer d'intérêt local accordées par le Conseil général ne deviennent définitives que si l'utilité publique des travaux est déclarée et l'exécution ordonnée par une loi. Le concessionnaire n'a droit à aucune indemnité à raison de ce que ces conditions n'ont pas été accomplies lorsque le Conseil général n'a renoncé à provoquer une loi qu'à la suite du refus de l'Etat de lui accorder la totalité de la subvention à l'octroi de laquelle il avait déclaré subordonner la concession (1). »

Supposons donc la déclaration d'utilité publique prononcée et voyons quelles sont les formalités nécessaires avant la mise à exécution des projets de construction.

Distinguons deux hypothèses : celle où le chemin de fer a été concédé par le Conseil général et celle où la concession a été accordée par le Conseil municipal. Au premier cas, le préfet prend l'avis de l'Ingénieur en chef du département et le Conseil général statue ensuite définitivement sur les projets d'exécution qui lui ont été soumis. Le Ministre des Travaux publics jouit cependant de la prérogative d'appeler le Conseil général à statuer de nouveau sur les projets. Cette mesure doit être prise dans les deux mois qui suivent la première délibération.

Au deuxième cas, c'est le Conseil municipal qui exerce les droits que nous avons reconnus au Conseil général avec cette différence qu'ici le Conseil municipal ne prend pas une décision définitive. Celle-ci est, en effet, soumise à l'approbation préfectorale.

(1) C. d'Et., 1^{er} mai 1894, D. P. 92.3.109.

CHAPITRE IV

CAHIER DES CHARGES.

Le cahier des charges est l'acte constitutif de la concession. Il comprend l'ensemble des matières dont nous retrouverons sans cesse des dispositions dans le cours de cette étude.

Les auteurs et la jurisprudence sont loin de s'entendre sur la nature du cahier des charges. A-t-il le caractère d'un acte législatif ; doit-on au contraire l'envisager comme un contrat ordinaire ?

La jurisprudence a eu en cette matière de fréquentes variations qui tiennent à la nature complexe et par conséquent délicate à étudier du cahier des charges. La Cour de Cassation a d'abord jugé qu'il avait un caractère contractuel. C'est ce qu'a décidé un arrêt en date du 10 mai 1844 (1). En voici les principaux motifs :

« Un cahier des charges, même celui qui serait annexé à une loi de concession d'un chemin de fer et sanctionné par elle, constitue un contrat et non un règlement administratif ou de police, par suite la violation des obligations

(1) D. 44.1.268.

conventionnelles qu'il impose n'est pas de nature à être réprimée par des condamnations pénales. »

Quelques années plus tard, le 3 février 1854, le Tribunal des conflits et la Cour de Cassation dans un arrêt du 5 février 1861 ont opéré un revirement dans la jurisprudence et déclaré que le cahier des charges avait un caractère législatif, qu'il participait du caractère même de la loi. Ils en tirèrent cette conséquence que lorsqu'une difficulté s'élèverait relativement à son exécution, les tribunaux auraient compétence pour en connaître.

« Le cahier des charges annexé à une loi de concession de chemin de fer constitue comme cette loi une disposition législative dont l'interprétation et l'application appartiennent aux tribunaux civils et non un acte administratif soumis à l'interprétation de l'autorité administrative. »

Le cahier des charges type fait en exécution de la loi du 11 juin 1880 porte la date du 6 août 1884.

Il comprend 6 titres qui déterminent :

1° Les droits et obligations du concessionnaire pendant la durée de la concession ;

2° Les droits et obligations du concessionnaire à l'expiration de la concession ;

3° Les cas dans lesquels l'inexécution des conditions de la concession peut entraîner la déchéance du concessionnaire, ainsi que les mesures à prendre à l'égard des concessionnaires déchus.

Les 6 titres sont les suivants :

I. Tracé et construction ;

II. Entretien et exploitation ;

III. Durée, rachat, déchéance de la concession ;

IV. Taxes, conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises ;

V. Stipulations relatives à différents services publics ;

VI. Clauses diverses ;

Nous croyons intéressant et utile d'indiquer les différents articles que contiennent ces 6 titres.

	TITRE I ^{er}	11	Passages au-dessus des routes et che- mins.
	<i>Tracé et construction.</i>		
ARTICLES		12	Passages au-des- sous.
1	Tracé.	13	Passages à niveau.
2	Délai d'exécution.	14	Rectification de routes.
3	Approbation des projets.	15	Ecoulement des eaux. Débouché des ponts.
4	Projets antérieurs.	16	Souterrains.
5	Pièces à fournir.	17	Maintien des com- munications.
6	Acquisitions de ter- rains. Ouvrages d'art. Etablisse- ment de la 2 ^e voie.	18	Exécution des tra- vaux.
7	Largeur de la voie. Gabarit du maté- riel roulant.	19	Voie.
8	Alignement et courbes. Pentes et rampes.	20	Clôtures.
9	Gares et stations.	21	Indemnité de ter- rains et de dom- mages.
10	Traversées des rou- tes et chemins.	22	Droits conférés au concessionnaire.

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 23 | Servitudes militai-
res. | 34 | Durée. |
| 24 | Mines. | 35 | Expiration. |
| 25 | Carrières. | 36 | Rachat. |
| 26 | Contrôle et surveil-
lance des travaux | 37 | Déchéance. |
| 27 | Réception des tra-
vaux. | 38 | Achèvement de stra-
vaux en cas de
déchéance. |
| 28 | Barrage et plan ca-
dastal. | 39 | Interruption de l'ex-
ploitation. |
| | | 40 | Cas de force ma-
jeure. |

TITRE II

Entretien et exploitation.

- 29 Entretien.
30 Gardiens.
31 Matériel roulant.
32 Nombre minimum
des trains.
33 Règlements de po-
lice et d'exploita-
tion.

TITRE III

*Durée, rachat et déchéance
de la concession.*

TITRE IV

*Taxes et conditions relatives
au transport des voya-
geurs et marchandises.*

TITRE V

*Stipulations relatives à dif-
férents services publics.*

TITRE VI

Clauses diverses.

L'ossature générale du cahier des charges type étant donnée, recherchons et cela très sommairement quelles sont les principales différences qui existent entre la rédaction de ce cahier et celle du cahier des chemins de fer d'intérêt général.

1° Le concessionnaire d'un chemin de fer local doit remettre un tracé de carte au 1/80.000.

2° Le concessionnaire est tenu d'exécuter à ses frais une deuxième voie lorsque la recette brute kilométrique atteint un chiffre déterminé pendant un an ou lorsqu'il en est requis par le Préfet, au nom du département, ou par le Ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat.

3° Les clauses relatives au transbordement sont consignées seulement dans le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local.

4° Des différences existent quant à la largeur des locomotives et du matériel roulant.

5° Des conditions spéciales sont exigées au point de vue de l'épaisseur de la couche de ballast.

6° Le règlement relatif aux stations est différent.

7° Les chemins de fer d'intérêt local sont dispensés de clôture sous certaines réserves.

8° Le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local prévoit le rachat avant l'expiration des quinze premières années.

9° A l'expiration de la concession, le concédant, d'après l'article 9, est substitué à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées qui doivent lui être remises en bon état d'entretien.

Il y a là une innovation : en effet l'article 36 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général porte que le concessionnaire et l'Etat ont un droit égal en ce qui touche les objets mobiliers. Le concessionnaire, à l'expiration de son contrat, peut forcer l'Etat à les acquérir (l'Etat lui

aussi a le droit de forcer le concessionnaire à les lui céder). Dans le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local, il est dit au contraire que le département peut reprendre les objets mobiliers, mais sans pouvoir y être contraint.

Outre le cahier des charges type, il existe un cahier des charges spécial qui diffère du premier en ce qu'il contient les modifications que la convention et la loi d'approbation peuvent y apporter.

CHAPITRE V

LA CONCESSION.

L'Etat ne se charge pas par lui-même de construire les chemins de fer d'intérêt local ; il prête seulement à ces entreprises son concours financier en les subventionnant, et les contrôle. A cela se borne son rôle. Nous ne croyons pas utile de rechercher si c'est là une solution qui, au point de vue économique, est satisfaisante ou non, car ce serait certainement sortir du cadre de notre étude. Il nous suffit de signaler cette question. Elle n'a pas d'ailleurs en notre matière la même importance que s'il s'agissait de chemins de fer d'intérêt général, car on ne peut guère nier ici que leur établissement est principalement affaire d'intérêt local, et l'on ne saurait trop, à notre avis, conseiller à l'Etat de limiter son action à la sphère des besoins d'ordre général.

On peut dire que la concession en notre matière (car il ne faut pas oublier que ce mot a plusieurs sens) est l'acte par lequel l'Etat, les départements, les communes traitent avec une personne ou une compagnie qui s'engage à exécuter les travaux à condition d'exercer les droits du concédant, et notamment de percevoir les péages auxquels peut donner lieu l'usage des ouvrages.

Nous avons vu déjà quelle était, en matière de concession, l'autorité compétente. Les dispositions des traités

sont arrêtées suivant les cas par le Conseil général ou par le Conseil municipal, la convention est ensuite conclue par le Préfet qui fait la concession au nom du département.

De quelle façon se fait une concession ?

Trois modes différents peuvent être employés : le marché de gré à gré, l'adjudication publique, ou enfin l'adjudication limitée (1).

Certains auteurs ont prétendu que le premier procédé devait être préféré aux deux autres, car les Conseils généraux étaient mieux à même ainsi de peser les garanties de ceux qui désirent obtenir la concession et d'écarter les entrepreneurs téméraires ou indécis.

Nous nous inclinons devant l'opinion de ceux qui repoussent l'adjudication publique, mais nous avouons ne pas comprendre les raisons de ceux qui veulent également exclure l'adjudication limitée.

Deux grands principes en effet président à cette matière. Ils se trouvent dans l'ordonnance du 10 mai 1829. La loi du 29 janvier 1833 donna au Gouvernement la mission de rendre une ordonnance pour régler les formes des marchés. Ce fut l'ordonnance du 4 décembre 1836. Elle fut remplacée par le décret du 18 novembre 1882. Ces principes sont les suivants :

1^o *Celui de la publicité.*

La publicité consiste dans l'obligation pour l'Adminis-

(1) Jusqu'en 1844, les chemins de fer d'intérêt général ont été concédés directement ; de 1844 à 1852, les adjudications publiques ont été nombreuses. On est revenu ensuite au système des concessions, pour enfin, à partir de 1862, employer l'un et l'autre système.

tration d'annoncer les travaux à exécuter par des affiches apposées 20 jours au moins à l'avance (1).

2° Celui de la concurrence.

Il est essentiel de ne pas perdre de vue que ce principe est tempéré en ce sens que la concurrence est une concurrence limitée au point de vue de la capacité : il faut un certificat de gens compétents, et de la solvabilité : un cautionnement est exigé. Il doit consister en argent ou en valeurs d'Etat. Les garanties se divisent en cautionnements provisoires et définitifs qui sont versés à la Caisse des dépôts et consignations.

L'adjudication publique peut avoir lieu avec surenchère, ou au rabais. Dans ce dernier cas, le rabais porte sur le montant de la subvention, le taux de la garantie ou la durée de la concession.

Mais ce qui, au point de vue juridique, nous paraît surtout intéressant à étudier, c'est la nature du droit qui résulte de la concession.

Cette question a donné lieu à de nombreuses et vives controverses.

Et tout d'abord, le droit, accordé au concessionnaire, peut-il être rangé dans la catégorie des droits réels, entraînant les conséquences que l'on reconnaît à ce droit ? Faut-il le considérer, au contraire, comme un droit purement

(1) Notons que les frais de contrat et de publicité sont à la charge de l'Etat, les frais de timbre et d'enregistrement à la charge de l'adjudicataire. D'après les principes généraux, le droit devrait être proportionnel. Par exception on a décidé qu'il serait fixe. La loi du 28 février 1872 l'a rendu gradué. La loi de finances de 1893 a modifié l'article 1^{er} et décidé que les droits fixes gradués seraient remplacés par des droits proportionnels.

meuble? ou enfin, faut-il le classer parmi les droits *sui generis* ?

Le premier système a été admis jusqu'en 1847. Il suffit, pour s'en convaincre, de se reporter à l'article qui règle les droits respectifs de l'Etat et de la Compagnie, à l'expiration de la concession. Il est ainsi conçu :

« A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par ce fait seul, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie, dans la propriété des terrains. »

Ce texte semblait donc bien dire que les Compagnies étaient propriétaires. Le droit résultant de la concession serait alors un droit réel.

Ce système pouvait encore s'appuyer sur diverses lois qui admettaient qu'une hypothèque pût être donnée. Citons particulièrement les articles 11 et 20 de l'ordonnance du 15 juillet 1840 et les articles 3 et 5 de celle du 9 août 1847.

« La Compagnie affectera au paiement des intérêts et au remboursement de la somme empruntée..... 2° le chemin de fer et toutes ses dépendances ainsi que le matériel d'exploitation. Les inscriptions hypothécaires seront prises au nom de l'agent judiciaire du Trésor. »

Les pays étrangers ont adopté pour la plupart le système de la réalité du droit ; mais cela tient à la nature toute spéciale de leurs concessions.

C'est ainsi qu'en Angleterre et en Amérique par exemple, les concessions sont perpétuelles. La conséquence en est que les Compagnies ont un véritable droit de propriété et d'hypothèque sur les lignes qui leur ont été concédées. Ceci résulte, d'abord pour l'Angleterre, de plusieurs lois,

notamment des articles 38 et suivants de l'act 8 et 9 Victoria. Une limitation existe cependant qui vient tempérer, dans l'intérêt public, les droits absolus qu'ont les concessionnaires. Elle a été créée par la loi du 20 avril 1860 et consiste dans l'interdiction de saisir le matériel.

En Amérique, la situation est la même, la saisie ne peut porter que sur les revenus.

Notons qu'une tendance s'accroît tous les jours dans le sens d'une limitation de la durée de la concession. En Autriche-Hongrie, en Suisse, etc., l'hypothèque est reconnue.

En France même, il avait été question, dans un projet de loi, élaboré en 1850, de comprendre les concessions, parmi les biens susceptibles d'hypothèque, mais ce projet n'aboutit pas.

Nous soutenons au contraire que la thèse de la réalité du droit est mal fondée, et nous en trouvons une preuve décisive dans l'article 1^{er} de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer (1). Cet article en effet est ainsi conçu :

(1) Le domaine public n'est donc la propriété de personne. Il est soumis uniquement au droit de souveraineté de l'Etat. Une question très intéressante, mais que nous ne pouvons qu'indiquer est celle de savoir s'il y a ou non unité de domaine public. Nous croyons qu'il faut admettre la thèse de l'unité, d'après laquelle il n'y a ni domaine public national, ni départemental, ni communal. On objecte bien : Comment alors, avec la notion d'un domaine unique, expliquer que, lorsque ce caractère disparaît, la propriété fasse retour à la personne qui en a la garde. Elle devrait revenir à tous les citoyens et non pas au département ou à la commune ; suivant les cas. Cette objection ne nous semble pas décisive. En effet, le droit de retour accordé au département ou à la commune peut très bien se justifier par l'idée d'un abandon de l'Etat à titre de compensation des frais d'entretien.

Qu'est-ce qui fait donc partie du domaine public ? 1^o les voies ferrées ; 2^o les bâtiments ; 3^o les voies d'accès aux gares.

Les dépendances font partie du domaine public dès qu'elles sont affectées

« Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie. S'ils font partie de la grande voirie, ils rentrent donc dans le domaine public inaliénable et imprescriptible et par conséquent les concessionnaires ne peuvent prétendre sur eux aucun droit réel. » Notons cependant que le contraire a été soutenu par plusieurs auteurs, et notamment par M. Dumay qui argue par analogie avec ce qui se passe pour les chemins de halage qui, bien que dépendant de la grande voirie, appartiennent cependant aux riverains.

Si l'on admet alors que la voie ferrée fait partie du domaine public, on est forcément entraîné à en conclure qu'il ne peut être donné aucune hypothèque, la notion du domaine public et celle de l'hypothèque étant inconciliables l'une et l'autre. Un avis dans notre sens a d'ailleurs été rendu, par le Conseil d'Etat, le 5 novembre 1874. Il ne nous paraissait guère utile, l'application des principes généraux du droit devant suffire à notre avis, pour justifier la solution que nous proposons.

Les défenseurs de la thèse adverse ne se sont cependant pas tenus pour battus et ont prétendu que sur ce quoi ils faisaient porter l'hypothèque n'était pas le domaine public, mais exclusivement la concession du droit d'exploiter qu'on ne peut pas ne pas considérer comme une propriété privée.

tées à l'usage du public.

Ni le matériel roulant, ni les logements du chef de gare, le buffet et les bâtiments indépendants affectés au logement des employés n'appartiennent au domaine public (arr. 1^{er} février 1884, 2 février 1886, 12 janvier 1884).

Et puis l'article 11 de la loi de 1880 a pris soin de dire « qu'à toute époque une voie ferrée peut être distraite du domaine public ou départemental, et classée par une loi dans le domaine de l'Etat ».

De ce que les voies ferrées font partie du domaine public, il semble qu'on doit conclure que les compagnies concessionnaires ne peuvent intenter les actions possessoires. Les principes l'exigeraient ainsi, mais les raisons pratiques les ont fait fléchir, peut-être à tort, car c'est une règle absolue que les actions possessoires supposent une possession civile. C'est ainsi que le locataire n'y a pas droit.

On objecte, il est vrai, les articles 1427 et 1428, mais ici le mari agit, comme mandataire légal, et non en sa qualité personnelle.

Les concessionnaires de chemins de fer peuvent exercer en leur nom les actions possessoires, ayant pour objet la répression des délits dans l'étendue de leur concession. Il importe peu, dit-on, qu'ils n'aient pas une possession *animo domini*, inconciliable avec le droit de propriété de l'Etat, leur détention, qu'on ne saurait assimiler à celle d'un preneur, étant à raison du caractère *sui generis*, que lui ont imprimé les lois nouvelles, exempte de précarité (1).

L'Administration, au cas de contravention, a seule qualité pour poursuivre celui qui s'en est rendu coupable, mais, ici encore, la jurisprudence apporte une dérogation en décidant que si le Conseil de préfecture est saisi, la

(1) Cass., 5 novembre 1867, Clertan, S. 67.1.417.

Compagnie peut intervenir pour demander la réparation du dommage causé et interjeter, s'il y a lieu, appel de la décision rendue.

Ceci résulte de plusieurs arrêts du Conseil d'Etat. Citons les suivants : 7 août 1874, affaire Dulua ; 5 février 1875 ; 7 avril 1876.

Mais ne peut-on soutenir qu'à défaut du droit de propriété, les Compagnies ont du moins un droit réel, analogue à l'usufruit ou à l'emphytéose ?

La négative devrait, sans examen, être admise si l'on reconnaissait que ce dernier droit entraîne hypothèque ; mais, comme nous allons le montrer, nous croyons qu'il n'en est pas ainsi. L'emphytéose est un contrat mêlé d'éléments personnels et réels qui confère des droits étendus : le droit de démembrement, d'engagement, et peut-être même le droit d'hypothèque. Recherchons donc si véritablement le droit d'hypothèque est la conséquence de l'emphytéose ; et, dans ce cas, nous nous refuserons à reconnaître au concessionnaire le droit dont il s'agit.

Et tout d'abord que faut-il entendre par emphytéose ? C'est un droit réel qui donne, moyennant une redevance périodique, le pouvoir de jouir d'un immeuble qui est la propriété d'autrui. Ce contrat, très connu sous l'ancien droit et rangé, par la loi du 11 brumaire an VII, parmi les biens susceptibles d'hypothèque, a-t-il passé dans notre code avec les caractères qui lui avaient été jadis reconnus ? Ceci est douteux. L'on peut, en effet, tirer argument du silence du Code, d'abord en l'article 543 où il donne l'énumération des différents droits réels sur les immeubles,

et aussi dans les articles 2118 et 2204 où se trouve la liste limitative des biens susceptibles d'hypothèque et de saisie immobilière.

Il vaudrait mieux certainement reconnaître aux Compagnies un droit d'emphytéose qu'un droit de propriété. Nous croyons cependant que le premier de ces deux droits doit être également rejeté comme susceptible d'amener des confusions dans l'esprit des concessionnaires, à raison même de la complexité de son caractère, à la fois personnel et réel.

Le concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt local ne pouvant avoir aucun droit réel, il semble juste dès lors de lui reconnaître un droit mobilier.

Cette solution a été adoptée par l'autorité judiciaire qui s'est appuyée sur les principes généraux du droit. Les chemins de fer, construits ou concédés par l'Etat, dit-elle, sont une dépendance du domaine public et ne sauraient dès lors appartenir aux Compagnies concessionnaires qui n'en ont que l'exploitation. En conséquence le droit de la Compagnie, limité aux produits du chemin, constitue un droit purement mobilier dont la cession est soumise à un droit de mutation mobilier.

En effet, puisque les chemins de fer, construits ou concédés par l'Etat, sont une dépendance du domaine public et ne peuvent dès lors appartenir à la Compagnie qui n'en a que l'exploitation, il est juste de reconnaître que le droit de la Compagnie limité au produit du chemin constitue un droit purement mobilier.

Ces arrêts tirent alors de nombreuses conséquences du

caractère mobilier du droit reconnu au concessionnaire. Voici les principales :

1° La cession qui en est consentie n'est passible que du droit de mutation mobilier.

2° La concession d'un embranchement industriel du chemin de fer n'est pas soumise à la transcription.

3° La taxe des biens de mainmorte n'est pas due par les Compagnies (1).

Nous avons vu qu'il avait été successivement proposé de reconnaître au concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt local, un droit réel et un droit mobilier. La vérité ne serait-elle pas dans un troisième système qui ne lui accorderait qu'un droit *sui generis* !

C'est là d'ailleurs l'avis exprimé par M. Laurent, dans son *Traité de droit civil*. Selon lui, la concession a créé un droit nouveau dont le législateur jusqu'ici n'a pas réglé les effets.

Peut-il être, en effet, question de droit commun dans un état de choses tout à fait exceptionnel ; aussi, faut-il dire avec la Cour de cassation (2) que les chemins de fer étant une création nouvelle, les droits des Compagnies concessionnaires ne sauraient être réglés d'aucune façon par les principes du droit ancien, ni par ceux du Code civil. « La propriété de l'Etat, dit M. Laurent (3), peut coexister avec le droit réel de jouissance des concessionnaires ; ils sont d'une nature toute différente : l'un est d'in-

(1) D. 1850.1.78. — D. 1861.1.225.

(2) D. 1868.1.120.

(3) Laurent, *Principes de dr. civil.* tome 6, p. 47 et suiv.

térêt public ; et l'autre, d'intérêt privé ; et l'intérêt privé ne peut jamais l'emporter sur l'intérêt général ; de là suit que le droit de l'Etat est toujours sauf. C'est par ce principe que se décident les difficultés que fait naître le concours de deux droits sur une même chose. Le concours de deux droits n'est pas un conflit. »

Ce qui fait que nous sommes partisan de cette façon de voir, c'est que ce système ne présente pas les inconvénients de celui qui reconnaît aux concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local un droit réel, et ne tombe pas, comme le deuxième système, dans des contradictions de principes en décidant qu'un concessionnaire qui n'a qu'un droit mobilier peut cependant exercer les actions possessoires. Avec notre système on aboutit au même résultat et les principes du droit sont respectés.

Le concessionnaire n'est qu'un entrepreneur de travaux publics et de transport ; et, comme tel, il n'a le droit que de percevoir des taxes de transport ou des péages. Il n'est qu'un intermédiaire qui reçoit en échange d'un travail qui tombe dans le domaine public, une rémunération qui diffère seulement de celle de l'adjudicataire, en ce que celui-ci reçoit une somme fixée d'avance, tandis que l'indemnité accordée au concessionnaire consiste dans la perception d'une taxe.

A qui en général sont accordées les concessions ?

Aucune règle ne peut être donnée : on peut prendre en effet, comme concessionnaire, un ou plusieurs entrepreneurs, une Compagnie, ou même la grande Compagnie sur

laquelle la ligne nouvelle s'embranchera. Sur ce dernier point, nous avouons ne pas être de l'avis de M. Noblemaire. Nous croyons en effet que cette solution séduisante à première vue est de nature à être rejetée. Et voici nos raisons : une Compagnie d'intérêt local doit être locale ; et, nous entendons par là, qu'il est nécessaire qu'elle ait une connaissance approfondie du pays, du trafic qu'il est susceptible de fournir, ainsi que des ressources de la région ; et alors, ainsi documentée, elle choisira le tracé, le matériel, etc... qui seront le mieux appropriés au but à remplir.

Et puis l'exploitation de ces petits chemins de fer est une industrie qui exige une extrême économie et par suite une surveillance constante des détails les plus infimes, une étude minutieuse des circonstances qui peuvent permettre de faire remplir deux fonctions par un agent unique, d'employer une femme au lieu d'un homme, toutes choses que, par leur minutie, les grandes Compagnies ne feraient qu'imparfaitement.

Le département pourrait aussi faire la construction à ses frais. A l'appui de ce système on a fait valoir que les ingénieurs et les agents-voyers du département construiraient mieux la ligne, que le département trouverait enfin à emprunter à meilleur compte. Nous ne croyons pas que ce système doive être repoussé, car, dans certains cas, il peut donner de bons résultats ; mais il ne faut pas l'imposer.

On s'est demandé souvent si la loi de 1865 et celle de 1880 n'interdisaient pas au département d'exploiter lui-même. C'est une erreur, il n'y a dans ces deux textes au-

cune disposition à ce sujet. D'ailleurs le rapport de la commission du Corps législatif envisageait l'hypothèse de la concession à une Compagnie et celle de l'exploitation directe. Et puis la circulaire ministérielle du 12 août 1865 confirme notre opinion. Enfin une loi du 26 octobre 1882 a autorisé le département d'Indre-et-Loire à construire un chemin de fer de Chinon à Richelieu et à le faire ensuite exploiter, pour son compte, par l'administration des Chemins de fer de l'Etat.

Depuis quelque temps, certains départements, parmi lesquels on peut citer : le Loiret, le Loir-et-Cher, la Sarthe et la Haute-Marne, ont adopté pour la construction des chemins d'intérêt local un système consistant à faire payer par le département la construction, et à traiter à part pour l'exploitation avec ou sans garantie. Ce système consiste en somme à créer la voie de transport et à la confier ensuite à une Compagnie qui sera chargée de l'exploiter (1).

Le concessionnaire est, comme nous l'avons déjà vu, un entrepreneur de travaux et de transport. Il est investi des droits que les lois et les règlements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, de même qu'il est soumis à toutes les obligations qui dérivent pour l'Administration des lois et règlements.

Il a notamment le droit très important d'expropriation. L'occupation peut se faire aussi à l'amiable, ce qui est de

(1) Les chemins de fer ainsi construits sont ceux de Pithiviers à Toury; du Mans à Saint-Denis d'Orque (47 kilomètres); du Grand-Lucé à La Châtre (18 kilomètres); de Richelieu à Ligré-Rivière (16 kilomètres) et enfin le funiculaire de Langres (1 kilomètre).

nature à se présenter souvent, les chemins de fer d'intérêt local ayant une utilité directe et immédiate pour les habitants de la région. Une Compagnie locale aura sur les autres l'avantage de pouvoir faire réduire dans une juste mesure les prétentions élevées par les propriétaires expropriés. Ceux-ci en effet hésiteront à demander un prix exagéré, car ils se trouveront en présence de gens renseignés sur la valeur des fonds et ils seraient mal venus à réclamer des indemnités hors proportion.

Cet avantage ne se présenterait pas au cas où la grande Compagnie se rendrait concessionnaire de la ligne d'intérêt local.

Le projet de la Commission chargée d'étudier les modifications à apporter à la loi du 12 juillet 1865, avait l'inconvénient en son article 5 d'obliger le concessionnaire à recourir à deux législations différentes lorsque, pour construire une ligne déterminée, il avait à poursuivre l'expropriation de terrains situés au milieu des champs et d'autres terrains destinés à l'élargissement ou à la déviation de chemins vicinaux.

Il fut décidé alors qu'on appliquerait la loi de 1841 et non celle de 1836, comme on a souvent proposé de le faire et cela à tort, car cette loi, concernant les chemins vicinaux et les chemins de grande communication, n'est applicable qu'aux tramways, et cela depuis la loi du 11 juin 1880.

On ne peut d'ailleurs comparer le trouble apporté à la propriété par l'établissement d'un chemin vicinal à celui qui résulte de la construction d'une ligne d'intérêt local.

Une seule exception est apportée à l'application de la loi de 1844. Elle a lieu lorsque le concessionnaire n'aura d'autres expropriations à réclamer que celles ayant pour objet l'élargissement ou la déviation d'un chemin. Dans ce cas, c'est la loi de 1836 qui est appliquée.

Le jugement qui prononce l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement d'un chemin de fer local déclaré d'utilité publique sur la demande et dans l'intérêt d'un département, a pour effet d'incorporer l'immeuble exproprié au domaine public de ce département et de constituer celui-ci premier et principal débiteur de l'indemnité accordée aux propriétaires dépossédés.

Le concessionnaire, nous venons d'en montrer une des conséquences, est substitué au concédant relativement aux droits qu'il a et aux devoirs dont il est tenu. Ceci suppose l'idée de confiance, de crédit fait à la personne ; les garanties sont d'ailleurs multiples en ce qui concerne le choix du concessionnaire. La concession est en un mot ce qu'on appelle un contrat purement personnel, un de ces contrats passés *intuitu personæ*, c'est-à-dire en considération de la personne du concessionnaire, des ressources qu'il a à sa disposition, de ses qualités, des garanties qu'il offre.

De là il résulte qu'aucune cession ne peut être faite sans l'agrément du concédant. L'inobservation de cette règle aurait pour résultat de faire prononcer par le ministre la résiliation de la concession et de faire opérer une réadjudication à la folle enchère de l'entrepreneur. Ce dernier supporterait ainsi la différence qui peut exister entre le prix de la première adjudication et celui de la seconde.

Cette question avait soulevé des doutes ; mais, par un avis du 17 février 1876, le Conseil d'Etat consulté décida qu'il y avait bien là une règle de l'essence même du contrat de concession.

« Attendu, dit-il, que la concession d'un chemin de fer, par l'Etat, à des particuliers, leur est accordée en vue des garanties qu'ils présentent pour l'exécution et l'exploitation de cette entreprise d'intérêt général.

« Qu'il serait contraire à l'ordre et à l'intérêt publics qu'elle puisse, sans consentement du gouvernement, être transmise par ceux qui l'ont obtenue à des tiers qui pourraient ne pas offrir les mêmes garanties (1). »

La loi du 11 juin 1880 est venue d'ailleurs consacrer en termes formels cette jurisprudence que de nombreux arrêts avaient établie. Voici comment s'exprime à ce sujet l'article 10 :

« Toute cession totale ou partielle de la concession, la fusion des concessions ou des administrations, tout changement de concessionnaires..... ne peut avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en Conseil d'Etat, rendu sur avis conforme du Conseil général, s'il s'agit de lignes concédées par le département, ou du Conseil municipal s'il s'agit de lignes concédées par la commune. »

Il ne faudrait pas exagérer cependant ce caractère de droit personnel reconnu au concessionnaire et décider, comme l'a fait la jurisprudence dans plusieurs arrêts, que,

(1) S. 56.2.288 ; S. 59.1.207 ; Cons. d'Et., 31 mai 1878, de Meritens, *Leb. chron.*, p. 538 ; Jurisprudence de Dauvert et Garnier, 1879, p. 214 ; D. 96.2.201.

lorsqu'il y a difficulté sur le décompte, les créanciers et les cautions de l'entrepreneur n'ont pas le droit d'intervenir.

Ce qu'il faut dire, c'est que ce qui est vraiment personnel, c'est la conduite des travaux; quant au paiement cela n'a rien de personnel. Les raisons que nous avons données plus haut ne peuvent pas s'appliquer ici. Le droit se trouve dans le patrimoine du concessionnaire et comme tel il est le gage de ses créanciers qui peuvent invoquer l'article 1166 du Code civil.

ART. 6. — « L'autorité qui fait la concession a toujours le droit : 1° d'autoriser d'autres voies ferrées à s'embrancher sur les lignes concédées ou à s'y raccorder ; 2° d'octroyer à ces entreprises nouvelles, moyennant le paiement des droits de péage fixés par le cahier des charges, la faculté de faire circuler leurs voitures sur les lignes concédées ; 3° de racheter la concession aux conditions qui seront fixées par le cahier des charges ; 4° de supprimer ou de modifier une partie du tracé, lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête. Dans ces deux derniers cas, si les droits du concessionnaire ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi, soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité, qui peut lui être due, est liquidée par une commission spéciale formée comme il est dit au paragraphe 3 de l'article 11 de la présente loi.

ART. 8. — « Aucune concession ne pourra faire obstacle à ce qu'il soit accordé des concessions concurrentes, à moins de stipulation contraire dans l'acte de concession. »

Le gouvernement, le département ou la commune, lorsqu'ils concèdent de nouvelles voies, ne sont tenus d'aucune indemnité vis-à-vis du concessionnaire, sauf au cas où il y aurait lieu de partager l'usage des stations primitivement établies.

Le concédant peut ne pas exiger que le concessionnaire pose des rails sur deux voies ; mais, dans ce cas, il sera nécessaire de construire un certain nombre de gares d'évitement. La seconde voie devra être faite lorsque la recette kilométrique brute aura atteint pour une année un chiffre qui varie suivant chaque ligne.

Le Ministre ou le Préfet peut, même en dehors de ce cas, exiger l'exploitation d'une deuxième voie, mais alors le concessionnaire, dans ce cas, est remboursé des frais que cette réquisition a entraînés pour lui.

CHAPITRE VI

QUELLES SONT DONC LES CAUSES QUI METTENT FIN A LA CONCESSION ?

1° *Le terme.*

Les concessions ne sont pas perpétuelles. Il n'en était pas de même autrefois, notamment pour les chemins de fer d'intérêt général sur lesquels existait un véritable droit de propriété.

Nous ne pensons pas qu'il faille restreindre la durée de la concession à une période inférieure à 75 ans, sinon cela pourrait nuire à sa réussite. En effet, si le concessionnaire n'a pas un horizon assez vaste et ne dispose pas d'un délai assez étendu pour que les bénéfices qu'il peut espérer réaliser soient de nature à stimuler son activité et à donner à son crédit des bases solides, il sera peu disposé à soumissionner. En second lieu, plus la durée de la concession sera réduite à une faible durée, plus les charges se trouveront réparties sur un plus petit nombre d'années, ce qui amènera comme conséquence fatale une diminution des bénéfices. L'amortissement, en un mot, du capital actions et obligations exigera une annuité d'autant moins forte que plus longue sera la durée de la concession.

Mais à quelle époque fixer le point de départ qui doit

servir pour calculer la durée de la concession ? Les avis ont été partagés à ce sujet : on a proposé de choisir le jour fixé pour l'achèvement des travaux. A l'appui de cette façon de voir, on faisait remarquer qu'à cette date seulement commence la jouissance du concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local. Le cahier des charges type fait en exécution de la loi du 11 septembre 1880 est venu trancher la question en décidant que désormais la loi déclarant l'utilité publique devait être considérée comme le point de départ.

Sous le régime de la loi de 1865, la durée des concessions était en général très longue et atteignait même 99 ans.

Les concessions les plus courtes ont été :

Seine-et-Oise, 1873-1933.

Pas-de-Calais, 1868-1920.

Nord, 1875-1926.

Sarthe, 1867-1923.

Bouches-du-Rhône, 1870 et 1873 à 1916 et 1919.

Sous le régime de la loi de 1880 également les concessions ont presque toujours une durée égale à 99 ans.

Les concessions les plus courtes sont celles de :

Chemin de fer de la Sarthe 30 ans

— de la Loire-Inférieure. 50 »

— du Maine-et-Loire. . . 30 »

Un certain nombre d'autres concessions ont été accordées avec une durée d'environ 75 ans.

En Angleterre et en Amérique les concessions sont en général perpétuelles; cependant les lois des Etats d'Illinois et de Californie astreignent les Compagnies à solliciter le

renouvellement de leurs concessions. La tendance actuelle en Amérique est d'ailleurs aux concessions de courte durée.

En Portugal, Autriche, Russie, Suisse, les concessions sont temporaires ; il en fut autrement pour l'Espagne de 1868 à 1877.

Notons qu'en Prusse les Compagnies se sont vu accorder par l'Etat un droit de propriété sur les lignes.

Enfin le département ou la commune a le droit dans les cinq années qui précèdent le terme de la concession de saisir les revenus des chemins de fer. Ils devront être employés à rétablir les chemins en bon état, s'il y a lieu.

2° *La déchéance.*

La déchéance est une mesure grave qui a pour effet de retirer à la Compagnie la concession qui lui avait été accordée.

Elle est prononcée par le Ministre des Travaux publics sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Jusqu'en 1880, ce droit appartenait aux préfets, malheureusement quelques-uns en mésusèrent ; aussi quelque sympathie que nous ayons pour les mesures décentralisatrices, devons-nous faire ici une exception, car la disposition de la loi est justifiée par l'intérêt public devant lequel nous devons nous incliner.

C'est le cahier des charges qui indique les cas dans lesquels la déchéance peut être encourue.

Nous renvoyons pour les détails aux articles 37 et 38. Ils envisagent les cas où le concessionnaire n'a pas remis

au préfet les projets définitifs, n'a pas commencé ou terminé les travaux dans les délais fixés (1).

Le concessionnaire doit en effet remettre au préfet en ce qui concerne les comptes de premier établissement :

1° Dans un délai de 4 mois à dater de la mise en exploitation de la ligne le compte détaillé des dépenses de premier établissement ;

2° Avant le 31 mars de chaque année, le compte supplémentaire des dépenses qu'il a été autorisé à faire après la mise en exploitation pour le parachèvement des lignes.

Les comptes d'exploitation doivent également être déposés à la préfecture avant le 31 mars ; ils doivent comprendre des indications détaillées sur :

1° Les produits bruts de toute nature d'exploitation ;

2. Les frais d'entretien et d'exploitation.

Une fois le retrait de la concession opéré, il faut pourvoir à la continuation et à l'achèvement des travaux.

Presque toujours le cahier des charges de la concession d'un chemin de fer d'intérêt local dispose que si le service venait à être interrompu le préfet prendrait immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire bien entendu, les mesures nécessaires pour assurer le service.

Dans ce cas, le concessionnaire serait tenu d'indemniser qui de droit des frais de réfection de la voie et de ses dépendances reconnus nécessaires au moment où la déchéance définitive est prononcée.

(1) Arrêts du C. d'Et., 4 avril 1879 ; C. d'Et., 4 avril 1873 ; Parent, Pécher et Riche frères ; Leb. chr., p. 304 ; Conseil de préfecture Loir-et-Cher, 29 août 1870 ; Jurisprudence de Dauvert et Garnier, 1880, p. 101.
L. — 5

Nous venons d'employer les termes de déchéance définitive. Il y a en effet deux étapes dans la déchéance : la première est provisoire et la deuxième devient définitive lorsque trois mois se sont écoulés sans que le concessionnaire ait été en état de reprendre le service.

Mais le concessionnaire ne pourrait venir arguer de ce que l'Administration n'aurait pas usé de la faculté qu'elle avait de prononcer la déchéance définitive pour demander que les détériorations survenues postérieurement à l'interruption du service ne lui soient pas imputées.

La déchéance, nous l'avons dit, est une mesure grave. Aussi bien souvent, l'Etat a-t-il usé de tolérance pour les délais d'exécution de plusieurs lignes qui, aux termes des cahiers des charges, devaient depuis longtemps être terminées. Dans quelques circonstances, il a même été dans la nécessité de proroger le délai par décret afin notamment de maintenir aux Compagnies le droit d'expropriation qu'elles auraient perdu par suite de l'expiration du terme fixé par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux.

Mais une fois la déchéance prononcée, le Conseil de préfecture a-t-il le droit de remettre l'entrepreneur en possession des travaux sous prétexte par exemple que la déchéance a été prononcée irrégulièrement ?

C'est là une question vivement controversée. M. Aucoc (1) se prononce en faveur de l'affirmative, en se basant sur ce que le concessionnaire n'est placé que sous la surveillance

(1) Aucoc, *Conférences sur le droit admin.*, 2^e vol., 2^e édit., p. 379.

de l'Administration. M. Picard (1) cependant en son savant *Traité des Chemins de fer* est de l'avis opposé. C'est d'ailleurs celui qui prévaut en matière de travaux publics.

La déchéance ne produit pas d'effets rétroactifs ; dès lors, la Compagnie concessionnaire alors même qu'elle a encouru une déchéance est en possession de tous les droits que la concession lui confère au point de vue de l'indemnité due par l'incorporation au réseau général par cela seul que l'arrêté de déchéance est postérieur à la loi d'incorporation. Le département n'a par conséquent aucun droit sur le prix de rachat dû par l'Etat.

Mais le département peut-il non seulement prononcer la déchéance, mais encore réclamer des dommages et intérêts au concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt local pour inexécution de ses engagements quand le cahier des charges prévoit la déchéance comme seule pénalité ?

Voici sur quoi se fondait l'affirmative. Elle invoquait : 1^o l'article 1142 du Code civil : « Toute obligation de faire ou de ne pas faire se résout en dommages-intérêts en cas d'inexécution de la part du débiteur. »

2^o L'article 1147 : « Le débiteur est condamné s'il y a lieu au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part. »

Le Conseil de préfecture adopta cette solution, et assi-

(1) Picard, *Traité des chemins de fer*, tome 2 de l'édition en 4 vol., p. 638.

mila le contrat de concession au contrat ordinaire. Elle ne nous paraît pas fondée, pour ce motif que les parties ont voulu que le cahier des charges fût le seul acte qui réglerait leurs droits et leurs obligations. Il faut par conséquent pour trancher les conflits qui peuvent naître se reporter uniquement à ce cahier sans se préoccuper des principes généraux du droit.

Le cahier des charges est fort peu explicite en cette matière, ce qui a donné lieu à de sérieuses difficultés.

La sanction de l'inobservation des conditions peut consister soit dans la confiscation du cautionnement, soit dans des dommages-intérêts lorsque le cahier des charges en prévoit.

En général, afin de mieux garantir l'exécution des différentes obligations du concessionnaire, le cahier des charges lui impose le dépôt d'un cautionnement et décide que ce cautionnement sera confisqué au profit de l'Etat ou du département concédant.

Le concessionnaire doit déposer à la Caisse des dépôts et consignations une somme fixée par l'acte de concession, en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872. Il peut également la fournir en bons du Trésor avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

3° *La résiliation.*

La résiliation n'est pas de nature à se présenter fréquemment. Il faut, en effet, supposer que des concessionnaires,

dans l'impossibilité d'exécuter leurs engagements, ont obtenu de l'Administration la faculté de résilier leur contrat pour ne pas se voir frapper de la déchéance.

Mais la résiliation pourrait-elle être demandée par le concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt local qui prétendrait que l'Administration n'a pas rempli ses engagements ?

L'article 1184 dispose en ces termes :

« La condition résolutoire est toujours sous-entendue dans les contrats synallagmatiques pour le cas où l'une des deux parties ne satisfera point à son engagement. »

L'article 1184 et l'article 1142 dont nous avons donné plus haut le texte sont bien nets et bien précis. Doit-on cependant les appliquer ? A première vue, l'on ne trouve aucune bonne raison pour refuser de les prendre en considération. L'équité n'exige-t-elle pas en effet que si on alloue des dommages-intérêts à une partie, l'autre partie doive pouvoir en réclamer alors que le préjudice peut aussi bien avoir été le fait de l'une que de l'autre ? Nous hésitons cependant, malgré des arrêts du Conseil d'Etat du 1^{er} juillet 1881 et de décembre 1882 (Chemin de fer de l'Hérault) (1), à nous prononcer d'une façon par trop absolue, car on peut se demander ici encore si le cahier des charges ne doit pas constituer la seule charte des parties.

Quoi qu'il en soit, la résiliation est chose rare.

4° *Le rachat et l'incorporation au réseau d'intérêt général.*

Le rachat et l'incorporation sont prévus et réglés par

(1) Dalloz, 1883. 3. 4.

les articles 6 et 11 de la loi de 1880, et par l'article 36 du cahier des charges.

L'article 6 § 3 est ainsi conçu :

« L'autorité qui fait la concession a toujours le droit de racheter la concession aux conditions qui seront fixées par le cahier des charges. »

Et l'article 11 débute ainsi : « A toute époque une voie ferrée peut être distraite du domaine public, départemental ou communal et classée, par une loi, dans le domaine de l'Etat. »

S'il n'y avait pas eu incorporation, les départements étaient en droit de compter que lorsque la concession prendrait fin les lignes d'intérêt local leur feraient retour et les dédommageraient ainsi des sacrifices souvent pénibles qu'ils avaient dû faire pour leur établissement. L'Etat doit donc leur accorder une indemnité correspondante au préjudice qui leur est causé. Cette solution est d'ailleurs confirmée par une loi du 18 mai 1878 qui dit qu'il sera statué par décret rendu en Conseil d'Etat sur l'indemnité à allouer. La loi de 1880 en son article 11 complété par le cahier des charges prévoit d'ailleurs le cas.

Les règles du rachat par le département et la commune sont différentes suivant qu'il intervient avant l'expiration des quinze premières années ou après.

Au premier cas, l'indemnité sera fixée conformément à l'article 11 § 3 de la loi de 1880, c'est-à-dire que son montant sera indiqué par une commission spéciale qui fonctionne dans les conditions réglées par la loi du 29 mai 1845. Cette commission se compose de 9 membres dont 3 sont dési-

gnés par le Ministre des Travaux publics, 3 par le concessionnaire et 3 à l'unanimité des six membres. Au cas de désaccord entre l'Etat, le département ou la commune, les indemnités seront réglées par décret rendu en Conseil d'Etat.

Au deuxième cas, au contraire, on règlera ainsi le prix du rachat : on relèvera les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les 7 années qui auront précédé le rachat. On déduira ensuite les produits nets des plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des 5 autres. Celui-ci formera le montant d'une annuité due au concessionnaire pendant chaque année restant à courir. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des 7 années prises pour comparaison.

La déclaration qui fait passer un chemin de fer local dans le réseau d'intérêt général a un caractère d'utilité publique, et le dommage qui en résulte n'est pas susceptible d'être apprécié par une juridiction administrative. L'Administration seule a qualité pour établir le montant de l'indemnité à payer.

Nous avons jusqu'ici parlé d'indemnités, de compensations, mais il ne faut pas se figurer que celles-ci ne peuvent être données qu'en espèces sonnantes. Elles peuvent avoir lieu également sous forme de concessions de lignes nouvelles ou encore de diminution de subventions que l'Etat était en droit de demander aux départements. Mais pour que le département puisse réclamer une indemnité, il faut que l'incorporation au réseau d'intérêt

général soit postérieure à la déclaration d'utilité publique. Dans ce cas seul, il a un droit acquis.

Dans la fixation de l'indemnité, il faudra tenir compte de ce que le préjudice que le rachat paraît causer aux départements n'a pas toujours l'importance qu'on voudrait lui attribuer. En effet l'incorporation assure définitivement l'exploitation, elle entraîne des améliorations, substitue aux tarifs ordinairement élevés perçus par les concessionnaires, des tarifs sensiblement plus faibles. Elle supprime les frais de transmission au point d'embranchement avec le grand réseau, et fait bénéficier les usagers des taxes différentielles à base décroissante des tarifs spéciaux à barème.

La plus grande partie des incorporations eut lieu sous la loi de 1865, à la suite de la déconfiture des Compagnies concessionnaires. Un certain nombre cependant ont été effectuées dans des conditions différentes, mais si les Compagnies rachetées n'étaient pas en faillite, elles étaient, du moins presque toujours, dans une situation très précaire.

Rappelons le rachat du réseau Philippart, ainsi appelé du nom du financier qui avait voulu se servir des lignes locales pour faire concurrence aux voies du réseau d'intérêt général, le rachat de la Compagnie des Charentes, celui des Chemins de fer nantais qui eut lieu en 1878 ; et ajoutons qu'en 1883, depuis la promulgation de la loi de 1880, une convention est intervenue entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie de P.-L.-M. au sujet de l'incorporation au réseau général des lignes d'intérêt local

de Mâcon à Paray-le-Monial, de Châlon-sur-Saône à Lons-le-Saulnier, de Bourg à Saint-Germain (1).

5° *Le séquestre et la faillite.*

Lorsque le séquestre est prononcé, c'est aux agents de l'Administration qu'incombe l'exploitation provisoire du chemin sous l'autorité du Ministre. Un administrateur est nommé, il est choisi parmi les ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines.

Le séquestre peut n'être que temporaire ; il peut être levé lorsque les circonstances qui l'ont motivé viennent à disparaître. Ici encore un décret est nécessaire. Le séquestre peut aussi et en sens inverse aboutir à une déchéance.

En ce qui concerne la faillite, il ne faudrait pas croire qu'elle entraîne de plein droit la déchéance ; ceci peut cependant se présenter, mais à condition qu'il y ait dans ce sens une stipulation expresse insérée au cahier des charges.

La faillite conduit à la déchéance s'il est prouvé que la Compagnie ne peut reprendre la suite de ses affaires.

(1) Cette question de l'incorporation soulève des questions très intéressantes que le cadre spécial de notre étude ne nous permet pas d'exposer. Elle a été fort bien étudiée dans un rapport présenté à la Chambre des députés par M. Maurice Rouvier, député (D. 84.4.19).

CHAPITRE VII

RAPPORTS ADMINISTRATIFS DE L'ÉTAT ET DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

SECTION I. — Rapports avec les services publics.

Pour que l'on puisse parler de rapports, il faut nécessairement supposer que le chemin de fer a reçu une subvention de l'État ; dans ce cas, il est tenu à un service gratuit, ou tout au moins à une réduction du prix des places.

Il est utile de faire remarquer que le fait seul d'avoir reçu une subvention de l'État suffit pour faire naître l'obligation du concessionnaire. Celle-ci ne peut en effet disparaître par suite de la cessation du concours financier de l'État.

Les cas où le service gratuit ou la réduction du prix des places se présentent sont nombreux. Le cahier des charges les précise. Il nous suffira de signaler les plus fréquents. Ils ont lieu en faveur des fonctionnaires chargés du contrôle et de la surveillance, en faveur des troupes, des détenus, des employés des postes.....

Le concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt local est tenu d'établir à ses frais, si le Ministre des Travaux publics l'en requiert, les lignes et appareils télégraphiques destinés

à transmettre les signaux jugés nécessaires pour la sûreté et la régularité de l'exploitation.

Nous ne pouvons, en ce qui concerne certaines questions de détail, que renvoyer aux articles 53, 54, 55, 56 et 57 du cahier des charges. Disons cependant que, pour mieux assurer le service des postes et télégraphes, le Ministre des Travaux publics a, par une ordonnance en date du 20 juillet 1882, décidé que les cahiers des charges des Compagnies d'intérêt local devaient être présentés aux directeurs départementaux des postes et télégraphes pour être complétés, s'il y a lieu, au point de vue de ces services et ne seraient soumis à l'approbation des Assemblées départementales qu'une fois cette formalité accomplie.

SECTION II. — Impôts.

Les chemins de fer d'intérêt local doivent payer l'impôt foncier dû, en vertu de la loi du 3 frimaire an VII, même par l'État pour des biens productifs de revenus ; l'impôt des patentes, des portes et fenêtres ; mais, comme ils ne font pas partie du domaine public, il y a lieu de les exempter de la taxe des biens de mainmorte, ainsi que celles de leurs dépendances qui font partie du domaine public (1).

Faut-il appliquer cette dispense lorsqu'il s'agit d'immeubles qui ne sont pas encore incorporés au domaine public et qui ont été acquis en vue de l'agrandissement d'une gare

(1) C. d'Et., 8 février 1851 ; Compagnie des chemins de fer du Centre, S. 51.2.460 ; 3 mai 1851 ; Ch. de fer de Creil à Saint-Quentin, Leb. chr., p.322.

par exemple ? Faut-il les soumettre au paiement de la taxe des biens de mainmorte avant qu'ils n'aient été affectés à leur destination ? La question a donné lieu à de nombreuses controverses, particulièrement en 1887. Le Conseil de préfecture était pour l'application de la taxe, par ce motif que les immeubles demeuraient la propriété de la Compagnie qui pouvait les louer à des particuliers. Les Ministres des Travaux publics et des Finances au contraire se prononçaient en faveur du non-paiement, invoquant ce fait que les terrains avaient été acquis par voie d'expropriation à la suite d'une déclaration d'utilité publique, qui avait eu pour effet de classer ces immeubles dans le domaine concédé. Le Conseil d'Etat se prononça dans ce dernier sens.

Avant la loi du 11 janvier 1880, il s'était élevé une difficulté au sujet du droit d'enregistrement dû pour les conventions et le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local.

En ce qui concerne les chemins d'intérêt général, la loi du 28 février 1872 avait abrogé les dispositions de l'article 75 de la loi du 15 mai 1818 qui fixait à 1 franc le droit fixe dû pour l'enregistrement des marchés de construction et de fournitures dont le prix doit être payé directement ou indirectement par le Trésor, et qui le dispensait du droit proportionnel, et elle a remplacé l'ancien droit par un droit fixe gradué applicable aux marchés dont le prix doit être payé directement par le Trésor.

L'Administration de l'Enregistrement a pensé que cette disposition était spéciale aux marchés passés par l'Etat.

Les marchés passés par les départements, et qui jusque-là avaient été assimilés aux marchés d'Etat, étaient passibles du droit proportionnel de 10/0 établi par les articles 69, 82 n° 3 et § 3 n° 1 de la loi du 22 frimaire an VII et par l'article 51 n° 3 de la loi du 28 avril 1816.

Il s'en suivait que la même règle était appliquée aux concessions de chemins de fer d'intérêt local qui sont des marchés de travaux publics.

Malgré cette jurisprudence et la modification de la loi, les départements avaient inséré dans l'article final du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local que la convention ne serait passible que d'un droit fixe de 1 franc.

Le Conseil d'Etat fit remarquer que cette clause était illicite, comme constituant une réduction d'impôt qui ne peut faire l'objet d'une convention. Le législateur de 1880 a tranché la difficulté en décidant dans l'article 24 que « toutes les conventions relatives aux concessions et rétrocessions de chemins de fer d'intérêt local, ainsi que les cahiers des charges annexés, ne seront passibles que du droit d'enregistrement fixe de 1 franc ».

Les Compagnies de chemins de fer d'intérêt local paient en outre des droits de douane, d'octroi, les taxes communales (balayage, curage...), l'impôt sur les voitures (frais d'estampille, frais de l'Etat).

Les Compagnies paient encore d'autres impôts, mais pour ceux-ci elles ne jouent que le rôle d'intermédiaires. Elles n'ont pas à en faire l'avance qui est opérée par qui de droit, mais seulement à les verser dans les caisses de l'Etat. Ce sont :

1° Les droits de transmission sur les actions et les obligations : 0 fr. 20 0/0, pour les titres au porteur, et 0 fr. 50, pour les titres nominatifs.

2° Impôt sur le revenu fixé à 3 0/0 en 1872, et 4 0/0 par la loi du 19 décembre 1890.

3° Impôt sur le prix des transports 10 0/0. Loi du 25 mars 1817.

L'impôt sur la grande vitesse mérite de fixer notre attention, car son application peut donner lieu à quelques observations intéressantes.

Il faut tout d'abord diviser les lignes d'intérêt local en deux :

1° Celles qui ont une longueur à vol d'oiseau supérieure à 40 kilomètres.

2° Celles dont la longueur est inférieure à ce chiffre.

En ce qui concerne les premières, l'impôt est de 23,20/0 de la taxe que la Compagnie perçoit. Au deuxième cas, qui est le plus fréquent, les dispositions de la loi du 11 juillet 1879 relative aux voitures seront appliquées.

L'impôt dès lors au lieu d'être proportionnel sera fixé et déterminé ainsi qu'il suit : pour une voiture à 16 places il s'élèvera à 210 francs auxquels il faut ajouter $\frac{1}{4}$ du principal pour les décimes soit 52 fr. 50, ce qui donne un total annuel et par voiture de 262 fr. 50.

Cette distinction entre les chemins de fer, suivant qu'ils ont plus ou moins de 40 kilomètres, nous paraît arbitraire. Il vaudrait mieux, à notre avis, la supprimer. Elle est d'ailleurs de nature à créer des inégalités dans la situation des diverses Compagnies.

Les impôts sur les transports de la grande vitesse se sont élevés aux chiffres suivants :

	1897	1896	Différences pour 1897
1 ^{er} trimestre	57.980	53.566	4.414
2 ^e —	73.663	68.379	5.284
3 ^e —	95.656	89.784	5.872
4 ^e —	73.300	67.655	5.645
Totaux	300.599	279.384	21.215

SECTION III. — La police.

La loi du 15 juillet 1845 et l'ordonnance du 15 novembre 1846 concernent et les chemins de fer d'intérêt général et les chemins de fer d'intérêt local.

Ces derniers sont soumis à l'article 3 de la loi du 15 juillet 1845.

Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie et qui concernent :

L'alignement.

L'écoulement des eaux.

L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation.

La distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres, plantes.

Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières de la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer, les lois et règlements sur l'extraction de matériaux nécessaires aux travaux publics.

Ceci a été reconnu par plusieurs décisions judiciaires, notamment par un arrêt de la Cour de cassation du 27 janvier 1883.

Il nous faut cependant signaler l'article 20 de la loi du 11 juin 1880 qui permet au préfet d'exonérer de l'obligation de mettre des clôtures sur tout ou partie de la voie ferrée ; il peut également dispenser de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés. Cet article est complété par l'article 20 du cahier des charges qui porte : « Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le préfet. Le concessionnaire peut, conformément à l'article 20 de la loi du 11 juin 1880, être dispensé de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie, mais il devra fournir des justifications spéciales pour être dispensé d'en établir :

- 1° A la traversée des lieux habités ;
- 2° Dans les parties contiguës aux chemins publics ;
- 3° Sur 10 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau et des stations. »

Cette disposition se trouvait déjà dans la loi de 1865, article 4.

La dispense de clôture, grâce à laquelle on peut réaliser une économie d'environ 1500 francs par kilomètre, aurait peut-être pu avec succès être étendue à certaines lignes d'intérêt général, lorsque bien entendu la circulation n'aurait pas eu à en souffrir.

Un projet de loi et une proposition dans ce sens furent déposés au Sénat et à la Chambre des députés. Ils faisaient

valoir les avantages nombreux que la suppression des clôtures entraînerait pour les riverains qui désormais pourraient traverser les voies facilement et ne seraient pas obligés ainsi de faire de longs détours pour gagner leurs maisons ou leurs champs.

Pour le moment, malheureusement, l'extension que nous trouvons désirable ne peut être accordée, car elle constituerait une dérogation aux cahiers des charges qui régissent actuellement les rapports de l'Etat avec les Compagnies. Mais le temps n'est sans doute pas éloigné où ces cahiers devront faire l'objet d'une révision. Nous croyons d'ailleurs que certaines lignes d'intérêt général sont dispensées de clôture ; ce sont celles qui ont été concédées à titre d'intérêt local et incorporées au réseau général.

Plusieurs pays étrangers, parmi lesquels figurent l'Allemagne, la Belgique et l'Espagne, ont d'ailleurs adopté la solution que nous proposons.

Le 23 mars 1870, M. Houssard député proposa de faire pour les chemins de fer d'intérêt local de la dispense de clôture une règle générale et non un fait dépendant d'une autorisation préfectorale.

Mais quelle est la conséquence que produit la dispense accordée par le préfet ? Exonère-t-elle le concessionnaire qui l'a obtenue de l'obligation de prendre toutes les mesures nécessaires pour la sécurité de la circulation, ou au contraire ne produit-elle aucun effet en ce sens ?

La jurisprudence est hésitante. Elle a d'abord jugé que la décision administrative qui dispense une Compagnie

d'établir des barrières à un passage à niveau ne saurait soustraire cette Compagnie à l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour éviter des accidents dans les cas où la situation des lieux pourrait en provoquer.

Elle a décidé depuis, avec raison, qu'on ne peut dire qu'il y a faute de la Compagnie, lorsque l'accident qu'on lui reproche est dû à l'absence de barrières ou autres mesures protectrices, alors que le préfet l'a dispensée de les établir (1).

Nous nous demandons en effet à quoi servirait alors la dispense de barrières si la Compagnie se trouvait être rendue responsable des accidents qui peuvent en être la conséquence.

SECTION IV. — Contrôle, surveillance et vérification des comptes.

Le contrôle des chemins de fer d'intérêt local est exercé par les mêmes agents que celui des chemins de fer d'intérêt général.

L'article 21 de la loi du 11 juin 1880 a cependant doté le préfet d'attributions particulières.

La construction, l'entretien et la réparation des voies ferrées avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation sont soumis au contrôle et à la surveillance des préfets sous l'autorité du Ministre des Travaux publics.

(1) Cass., 27 juillet 1892. Tabary, *Gaz. des Tribunaux*, 29 juillet 1892.

Le contrôle est donc exercé, sous l'autorité du Ministre des Travaux publics, par le préfet assisté des services locaux plus ou moins nombreux suivant l'importance des lignes. L'Administration supérieure n'intervient que dans certains cas exceptionnels.

Cependant l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 paraît décider que les arrêtés devront être revêtus de l'approbation ministérielle ; il est ainsi conçu : « Toute contravention aux ordres royaux portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du Ministre des Travaux publics, pour l'exécution des dites ordonnances, sera punie d'une amende de 1 à 3.000 francs. »

On s'est demandé souvent s'il n'eût pas mieux valu diviser le contrôle, et le remettre aux différents ministres compétents. Cette solution ne nous paraît pas s'imposer par cette raison qu'un contrôle émietté est forcément moins efficace.

En ce qui concerne la vérification des comptes, il faut distinguer suivant que le chemin de fer d'intérêt local est ou non subventionné par l'Etat.

Au 1^{er} cas, la vérification est opérée par une Commission, instituée par le Ministre, et composée du préfet ou de son secrétaire général délégué comme président, d'un membre du Conseil général ou du Conseil municipal, d'un ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, d'un fonctionnaire de l'Administration des finances et enfin d'un secrétaire.

La Commission adresse son rapport avec les comptes et

les pièces justificatives au Ministre des Travaux publics qui les communique au Ministre des Finances et les examine ensuite.

S'il n'y a pas de difficultés, le Ministre des Travaux publics arrête le capital de premier établissement et le chiffre de la subvention due par l'Etat, le département ou la commune.

Lorsqu'il n'y a pas accord au contraire, les comptes sont soumis à la Commission supérieure instituée par le Ministre des Travaux publics et composée d'un conseiller d'Etat président et de six membres, dont trois au choix du Ministre des Finances. Il y a enfin des secrétaires qui ont voix délibérative dans les affaires dont ils sont rapporteurs.

Un décret du 23 décembre 1885 est venu modifier (entre autres choses) ce que nous venons d'exposer relativement au cas où il y a désaccord.

Dans ce cas, les comptes doivent être soumis à une Commission de vérification instituée dans chaque Compagnie par le décret du 28 mars 1883. Celle-ci adresse son rapport au Ministre des Travaux publics qui statue, sauf recours au Conseil d'Etat.

Cette Commission doit en outre être consultée directement et sans l'intervention de la Commission locale prévue par l'article 5 sur les comptes des lignes d'intérêt local non concédées.

Si la ligne s'étend sur plusieurs départements, les différentes commissions peuvent se réunir pour délibérer en commun. Ce droit leur est accordé par les articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871 sur les Conseils généraux.

ART. 89 : « Deux ou plusieurs Conseils généraux peuvent provoquer entre eux, par l'entremise de leurs présidents, une entente sur les objets d'utilité départementale compris dans leurs attributions et qui intéressent à la fois leurs départements respectifs. Ils peuvent faire des conventions à l'effet d'entreprendre ou de conserver à frais communs des ouvrages ou des institutions d'utilité commune. »

Le pouvoir propre du préfet est bien nettement affirmé dans les articles 3, 5 et 20 de la loi du 11 juin 1880.

Une circulaire du 14 août 1886 a d'ailleurs tranché la question. Elle s'appuie sur ce que la loi de 1880 emploie le mot autorité et elle en tire cette conséquence : c'est que le législateur a nettement exprimé sa volonté de ne pas exiger en cette matière l'approbation ministérielle, comme il l'a fait explicitement dans plusieurs articles de la même loi, notamment dans le paragraphe 2 de ce même article 21 ainsi conçu :

« Les frais de contrôle sont à la charge des concessionnaires ; ils seront réglés par le cahier des charges, ou à défaut par le préfet sur l'avis du Conseil général et approuvés par le Ministre des Travaux publics. »

L'article 65 du cahier des charges décide également que les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire et que celui-ci devra verser une certaine somme à la caisse centrale du trésorier payeur général du département.

Le rapport de la Commission est communiqué au Mi-

nistre des Finances et le Ministre des Travaux publics arrête le capital d'établissement, ainsi que le montant de la subvention due par l'Etat, le département ou la commune.

Au cas au contraire où le chemin de fer ne reçoit aucune subvention de l'Etat, la Commission locale et le préfet interviennent seuls.

SECTION V. — Tarifs.

De quoi se compose un tarif ?

1° Des droits de péage représentant les charges du capital de premier établissement et les frais d'entretien de la voie ;

2° Des prix de transport correspondant aux charges d'acquisition et à l'entretien du matériel roulant, aux frais de traction et aux dépenses de l'exploitation.

Cette distinction ne présente d'intérêt qu'au cas où la Compagnie n'effectue pas elle-même le transport avec son matériel roulant et son personnel.

Les tarifs ont force obligatoire ; de nombreuses décisions judiciaires leur ont reconnu force de loi (1).

(1) Il y a trois sortes de tarifs : 1° *Légaux*, fixés par la loi de concession (tarif maximum inscrit au cahier des charges). Ils ne sont presque jamais employés à cause des prix excessifs qu'ils contiennent.

2° *Généraux*. — Ils s'appliquent sans autres conditions que celles du cahier des charges, tout en contenant ordinairement un abaissement de prix.

3° *Spéciaux*. — Prix réduits, leur application est subordonnée à des conditions particulières (décharge de responsabilité, augmentation des délais de transport) a) à prix kilométrique ; b) à tarif différentiel.

Les tarifs à base décroissante, si répandus en France, sont vainement

Dans l'application, ces tarifs sont souvent réduits d'une manière notable ; ainsi en ce qui concerne les tramways du Loir-et-Cher où le cahier des charges prévoit les taxes suivantes :

1 ^{re} classe.	0.10	impôts non compris ;
2 ^e »	0.075	—

Le concessionnaire a réduit à

1 ^{re} classe.	0.075	impôts compris.
2 ^e »	0.05	—

Les tarifs peuvent enfin ne pas être les mêmes pendant toute la durée de la concession. Voici par exemple la Société Maetra concessionnaire d'un chemin de fer de Rouen au Pont-Querchy.

Les tarifs sont ainsi fixés :

Marchandises petite vitesse :

1 ^{re} classe.	0.16
2 ^e »	0.14
3 ^e »	0.10
4 ^e »	0.08

Cependant pendant 15 ans à partir du délai fixé pour l'achèvement des travaux, le concessionnaire a été autorisé à percevoir :

réclamés en Allemagne où les tarifs spéciaux ne sont eux-mêmes pratiqués qu'à titre d'exception (*Ausnahmetarife*) ; aussi les matières pondéreuses tels que minerais de fer et la houille qui forment le principal élément du trafic allemand se trouvent-elles tellement surtaxées qu'elles ne peuvent souvent pas supporter le transport au delà de 60 kilomètres et qu'on voit dans ce pays de grands producteurs de houille importer en une année 12.078.000 tonnes de charbon étranger représentant une somme de plus de 113 millions.

0.30 par tonne et par kilomètre.

0.25 » » »

0.20 » » »

0.15 » » »

Le concessionnaire ne peut percevoir aucune taxe qui n'ait été préalablement homologuée.

L'acte de concession détermine les droits de péage et les prix de transport que le concessionnaire est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession. En cette matière, il faut rechercher si la ligne ne franchit pas les limites d'un département, ou si au contraire elle traverse plusieurs départements.

Au 1^{er} cas, l'homologation est donnée par le préfet qui a, en cette matière, un pouvoir propre en ce sens que ses arrêtés n'ont pas besoin de l'approbation ministérielle.

Au 2^e cas, au contraire, c'est au Ministre des Travaux publics qu'il faut s'adresser pour l'obtenir.

L'homologation une fois accordée, le concessionnaire a-t-il le droit de modifier ses tarifs, de les élever par exemple ?

Il le peut, mais il doit y être autorisé, et ici l'autorité nécessaire pour donner l'homologation est incompétente. Le législateur en effet a voulu donner au public autant de garanties que possible ; aussi a-t-il décidé que l'élévation des taxes ne peut avoir lieu que par décret rendu en Conseil d'État sur avis conforme du Conseil général ou du Conseil municipal, suivant qu'il s'agit d'une ligne concédée par un département ou par une commune.

Si une Compagnie violait les règles relatives à l'homolo-

gation et passait des contrats de transport contraires aux dispositions des tarifs régulièrement approuvés, elle commettrait une contravention.

En dehors des dommages-intérêts dus à la partie lésée, elle serait passible d'une amende de 1 à 3.000 francs, édictée par la loi du 15 juillet 1845, et, en cas de récidive, la peine serait doublée et le Tribunal pourrait même prononcer un emprisonnement allant de 3 jours à 1 mois.

CHAPITRE VIII

LA COMPÉTENCE.

Les chemins de fer locaux sont la cause de procès nombreux, dont la connaissance est attribuée aux différents tribunaux de l'ordre judiciaire et administratif. Nous allons examiner successivement dans quelle hypothèse chacun d'eux est compétent. Nous serons bref, les règles que nous allons exposer étant en général communes aux chemins de fer d'intérêt local et à ceux d'intérêt général.

SECTION I. — Compétence administrative.

1° Compétence ministérielle.

La plupart du temps, le pouvoir de décision propre est reconnu au Ministre par le cahier des charges.

Mais il est moins simple de déterminer ses droits lorsqu'il s'agit de modifier les projets présentés par les Compagnies et de prescrire des travaux supplémentaires. Cette question a donné lieu à de nombreux arrêts, dont M. Picard a donné le résumé dans la formule suivante :

« En ce qui concerne l'entretien et la sécurité de l'exploitation le droit du Ministre reste indéfiniment ouvert.

« En ce qui concerne au contraire les travaux de premier établissement, sauf stipulation contraire de l'acte de concession, le droit s'éteint par l'approbation des projets. »

2° Compétence des Conseils de préfecture.

Les Conseils de préfecture, étant des tribunaux d'attribution, ne sont compétents que lorsqu'un texte spécial leur reconnaît ce droit. Voici les cas dans lesquels ils peuvent connaître des différends :

1° Lorsqu'il s'agit de donner l'interprétation des actes administratifs. — Pour cela il faut qu'il y ait un débat ; ceci peut se présenter :

a) Lorsqu'il y a une difficulté sur l'étendue et sur la cession de la concession.

Les contestations sur le partage du produit de l'échange de terrains, par application d'une clause des conventions entre l'Etat et la Compagnie, appartiennent à ces Tribunaux.

Il a été jugé plusieurs fois que les tribunaux judiciaires sont incompétents pour interpréter le cahier des charges d'une Compagnie de chemins de fer, si cette Compagnie est tenue de payer à l'Etat une indemnité à raison des parcelles du domaine public incorporées à son réseau. Les conditions insérées au cahier des charges ont en effet le caractère d'un marché de travaux publics.

b) En matière de concours financier de l'Etat ;

c) En matière de subvention départementale ;

d) En matière de rachat.

Le contentieux administratif comprend en effet les actes

administratifs violant un droit ; ces deux conditions sont nécessaires et suffisantes. Or, dans notre hypothèse, il y a bien acte administratif et violation d'un droit.

2° *Lorsqu'il s'agit de dommages résultant de travaux publics.* — Pour que le Conseil de préfecture soit compétent, il faut qu'ils soient directs, actuels, matériels, et n'aillent pas jusqu'à la dépossession, sans quoi ils constitueraient une expropriation.

Que faut-il entendre par travaux publics ?

Faut-il entendre par là indistinctement tous les travaux faits par les Compagnies, ou seulement ceux qui sont prescrits par le cahier des charges ? Dans ce dernier cas la Compagnie agit comme entrepreneur de travaux publics, ce qui exclut alors les cas où, comme adjudicataire d'un service de transports publics, elle perçoit des prix de péage et de transport.

Cette dernière solution a été admise par M. Dufour qui décide que le critérium se trouve dans le fait de l'insertion au cahier des charges (1).

Nous trouvons que cette façon d'envisager les choses est un peu étroite et il nous semble qu'il vaut mieux rechercher si l'Etat doit ou non retirer un profit du travail opéré, cas où la Compagnie est alors considérée comme entrepreneur de travaux publics.

Le Conseil de préfecture est également compétent pour connaître des dommages causés aux personnes. Cette compétence ne lui a cependant pas toujours été reconnue. Jus-

(1) Dufour, *Droit administratif appliqué*, t. III, n° 194, p. 211.

qu'en 1863, elle lui fut accordée ; mais de 1863 à 1873, elle lui fut déniée.

Le Conseil de préfecture est donc actuellement compétent pour connaître des dommages causés par les travaux publics, ceux causés aux personnes, comme ceux causés aux choses.

En matière de travaux publics, les arrêtés de mise en régie rendus par les préfets, les décisions arrêtées par le Ministre des Travaux publics prononçant la résiliation des marchés et ordonnant qu'il soit procédé à une réadjudication à la folle enchère de l'entrepreneur, peuvent être attaqués devant le Conseil de préfecture.

Les entrepreneurs et les concessionnaires, à qui ces décisions font grief, ne peuvent les attaquer directement devant le Conseil d'Etat, car, suivant une règle de droit administratif, la hiérarchie des degrés doit être rigoureusement observée.

e) Lorsqu'il s'agit de difficultés qui peuvent s'élever entre les entrepreneurs de travaux publics et l'Administration, concernant le sens et l'exécution de leurs marchés. Par conséquent chaque fois qu'il y aura débat entre le concessionnaire et l'Administration, il y aura compétence administrative et exclusion formelle de la compétence judiciaire.

3^e Compétence du Conseil d'Etat.

A. — Recours pour excès de pouvoir ou incompétence.

Pour que ce recours puisse être exercé, rappelons qu'il ne faut pas que l'acte ait le caractère gouvernemental, qu'il

est de toute nécessité qu'il lèse des droits certains et qu'il ne peut avoir lieu enfin lorsqu'il existe une autre voie de recours.

Le Conseil d'Etat d'ailleurs se montre très strict relativement à cette dernière condition, et cela est d'autant plus singulier qu'il a une tendance très marquée à réclamer à son profit le titre de tribunal de droit commun, en matière administrative.

Le recours pour excès de pouvoir peut avoir lieu, par exemple si la déclaration d'utilité publique n'est pas précédée des formalités exigées.

Voici quelques cas dans lesquels on ne saurait dire qu'il y a excès de pouvoir :

Lorsque le Conseil général émet, dans une délibération, la prétention que la subvention, offerte par la commune, en vue de l'exécution d'un chemin de fer d'intérêt local, devra profiter au département et non au concessionnaire.

Lorsque le Ministre des Travaux publics autorise une Compagnie à exécuter un raccordement direct entre deux lignes, alors que ce travail était prévu dans le décret d'autorisation.

B. — Recours contentieux.

Rappelons que la déchéance est prononcée par le Ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. Le contentieux est analogue à celui que la loi du 27 avril 1838 a établi pour les déchéances des concessionnaires de mines.

Le concessionnaire ne peut se pourvoir au contentieux

contre l'acte qui fixe les conditions de la concession, ni contre un refus de concession. Les tiers ne peuvent non plus attaquer l'acte de concession en prétendant qu'il leur fait grief; c'est en effet un acte de gestion; or les actes administratifs sont seuls soumis au recours contentieux.

SECTION II. — Compétence judiciaire.

1^o Compétence des Tribunaux civils.

On doit leur reconnaître compétence chaque fois qu'un texte spécial n'a pas attribué la connaissance du litige à un autre tribunal, et notamment en ce qui concerne les obligations qui peuvent naître des contrats ou des quasi-délits, et les questions se rattachant à la propriété ou aux servitudes.

Les conventions intervenues entre un concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt local et un particulier relativement aux conditions de cession de certains immeubles sont considérées comme des obligations de droit commun, et par conséquent les difficultés qui peuvent en résulter sont du domaine du contentieux judiciaire. Il en est de même encore lorsqu'il y a litige entre le concessionnaire d'un chemin de fer, des sous-traitants et des tiers. Il y a là en effet une convention ordinaire d'ordre privé. On ne peut ici accorder compétence aux Conseils de préfecture, car il faut un texte pour leur permettre de statuer sur un litige et l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII

ne concerne que les difficultés qui peuvent surgir entre les concessionnaires et l'Administration.

Il en est de même, en ce qui touche les rapports de la Compagnie et de ses employés. Il y a là en effet un simple louage dont la connaissance appartient aux tribunaux civils.

Compétence leur est encore reconnue s'il s'agit de travaux à exécuter en dehors de la voie ferrée ou de ses dépendances.

2^e Compétence des tribunaux de répression.

Notons tout d'abord que les infractions aux défenses contenues dans la loi ou dans le cahier des charges, ne constituent pas nécessairement une contravention.

C'est ainsi qu'au cas où un camionneur exige des salaires plus élevés que ceux stipulés dans son traité, il y a responsabilité civile de sa part, mais nullement matière à contravention. Le critérium est celui-ci : il n'y a contravention que lorsqu'il s'agit de manquement aux clauses que l'autorité administrative a pouvoir d'homologuer.

Faisons remarquer en deuxième lieu que l'inobservation des arrêtés des préfets ayant trait à la police des gares, à l'exécution des décrets portant règlement d'administration publique constitue un délit lorsque les arrêtés ont été approuvés par le Ministre des Travaux publics.

Dans tous les autres cas, il y a simple infraction et non plus délit avec cette conséquence que les tribunaux de simple police peuvent connaître de l'affaire.

3^e Compétence des Tribunaux de commerce.

Les Tribunaux de commerce peuvent dans certains cas être compétents. En effet les Compagnies de chemins de fer sont considérées comme des entrepreneurs de transport. Aussi les contestations qui s'élèvent entre elles et les parties sont-elles de la compétence des tribunaux de commerce.

De ce caractère commercial, il faut conclure que si une Compagnie, en émettant des obligations, s'engage envers les souscripteurs à les rembourser à long terme, par voie d'amortissement, il y a là un contrat commercial que ne frappe pas la loi de 1807 et pour lequel on n'a pas à rechercher par conséquent si l'intérêt légal est dépassé ou non.

Nous venons d'attribuer à chaque catégorie de tribunaux les litiges dont la connaissance devrait leur être soumise. Voyons, pour terminer sur ce point, quel est, dans chaque ordre, le tribunal compétent.

L'article 69 du Code civil est ainsi conçu :

« Les administrations ou établissements publics seront assignés en leurs bureaux dans le lieu où réside le siège de l'Administration ; dans les autres lieux, en la personne et au bureau de leurs préposés. »

Le principe posé dans cet article est applicable aux Compagnies de chemins de fer d'intérêt local.

Mais que convient-il d'entendre par succursales ?

C'est là une question d'espèce. Il a été décidé notamment qu'une Compagnie concessionnaire d'une ligne d'in-

térêt local, ayant son siège social au chef-lieu du département, est valablement assignée devant le Tribunal consulaire de Paris où elle a une administration qui constitue une véritable succursale.

TROISIÈME PARTIE

QUESTIONS FINANCIÈRES

CHAPITRE IX

CONSTITUTION DU CAPITAL.

Comment les Compagnies déterminent-elles les bases qui doivent être prises pour fixer le montant du capital ?

M. Séguin, dès 1839, avait bien compris l'importance de cette question et dans son livre *De l'influence des Chemins de fer*, voici ce qu'il dit à ce sujet :

« La question première et capitale que doit résoudre un ingénieur chargé de tracer un chemin de fer, c'est de déterminer dans quelle proportion la dépense devra être limitée pour assurer à la Compagnie, sous le rapport financier, les plus grands bénéfices possibles ; pour cela il lui importe surtout de supputer exactement quelles seront la quantité et la nature des matières transportables. Plus cette quantité sera considérable, plus le tracé devra être parfait, plus le chemin devra être facile à pratiquer ; dans

ce cas, un surcroît de dépenses pour l'établissement ne tournera qu'à l'économie dans l'exploitation. »

Les mouvements du trafic en voyageurs et en marchandises qui s'effectuent dans la contrée seront connus par les renseignements que les maires devront fournir.

Comment les Compagnies concessionnaires, connaissant maintenant le capital qui leur est nécessaire pour mener à bien leur entreprise, arriveront-elles à le constituer ?

Les Compagnies se procurent leur capital en émettant des actions et des obligations. Parlons d'abord du capital actions.

La loi de 1880 ne dit rien à ce sujet ; dès lors en l'absence d'un texte, il nous faut rechercher les principes généraux qui régissent ce sujet. En cette matière essentiellement délicate la prudence doit être avant tout recommandée aux Conseils généraux. Ils doivent exiger, nous semble-t-il, que le capital soit principalement composé de fonds disponibles en argent ou bien d'objets et de matériaux pouvant être utilement employés. On ne saurait trop leur recommander l'attention la plus grande et la plus soutenue vis-à-vis des agissements des hommes d'affaires dont l'empressement à venir en aide est loin d'être désintéressé et se termine toujours par l'allocation à leur profit d'un certain nombre d'actions.

Après la promulgation de la loi de 1880, on a vu se former de nombreuses entreprises de spéculation n'ayant qu'un but : trouver des concessions d'intérêt local. Elles étaient étrangères aux régions à desservir, et par conséquent ne connaissaient pas suffisamment leurs ressources

et leurs besoins ; l'espoir d'un bénéfice guidait seul leur action ; c'est dire que leur unique préoccupation était de tirer des lignes un profit pécuniaire aussi large que possible.

Nous n'allons pas cependant jusqu'à proscrire les libéralités consistant à donner des actions, mais il semble utile de n'en pas faire abus. On peut, par exemple, attribuer un certain nombre de parts de fondateurs ou actions aux industriels qui n'ont pas hésité à prêter leur concours à la Compagnie naissante, soit en exécutant pour elle des travaux à très bon compte, soit en lui prêtant le premier matériel d'exploitation. On intéresse ainsi les grands industriels du département ou de la commune à l'avenir de la ligne.

Le capital des Compagnies se compose en deuxième lieu d'obligations.

C'est en cette matière que se sont produits des abus malheureusement trop nombreux. Il est, en effet, à craindre que les Compagnies ne spéculent sur une émission disproportionnée des obligations par rapport au capital actions, et n'émettent des obligations alors que le capital est annoncé comme souscrit et ne l'est pas dans la réalité des choses. Il y a là un moyen facile de battre monnaie en émettant des titres dont les fonds sont encaissés souvent dans un but tout à fait différent de celui de l'entreprise.

Qu'arrive-t-il alors ? C'est que les fonds sont fournis presque exclusivement par les obligataires. Ont-ils au moins un droit de surveillance ? Aucunement, ce sont les actionnaires qui seuls disposent de ces fonds apportés par d'autres et si l'entreprise tourne mal, ils s'en tirent

sains et saufs, puisqu'ils n'ont rien versé, et ce sont les obligataires vraiment dignes de pitié qui sont seuls ruinés.

Les Compagnies de chemins de fer ont en effet tendance à réduire le capital actions et à augmenter le capital obligations. Elles constituent de petits capitaux. Si elles tombent, la perte est peu sensible, les capitaux engagés étant minimes ; si, au contraire, elles réussissent, le dividende distribué aux actionnaires est d'autant plus fort que le capital est moindre et cela par la raison que l'intérêt à servir aux obligataires est limité, tandis que le dividende des actions ne l'étant d'aucune sorte, le surplus du gain va aux actionnaires.

L'injustice de la situation faite ainsi aux obligataires remet en cause la question de savoir si notre droit commercial a bien réglementé les rapports de l'obligataire vis-à-vis de la société et s'il ne devrait pas, dans une mesure plus ou moins large, le faire participer à l'administration de la société.

Faisons remarquer que le mot obligation a toujours été appliqué à un titre garanti par un capital actions, or, du moment que ce capital n'existe pas, ou se trouve très réduit, il est clair que la Compagnie qui vend au public de prétendues obligations, dépourvues de tout gage sérieux, trompe sur la nature de la marchandise vendue.

Quoi qu'il en soit, dans certains pays, l'obligataire jouit de garanties assez étendues. Ainsi aux États-Unis, la loi exige l'égalité du capital actions et du capital obligations. Elle autorise en outre l'émission de bons hypothécaires garantis par la propriété des chemins de fer. Enfin, les

obligataires sont représentés collectivement par un fondé de pouvoir qui, en cas de non-paiement des intérêts, ou de non-remboursement du capital, peut faire saisir et vendre le matériel.

En Russie, le gouvernement exige le versement, dans sa propre caisse, du tiers du capital.

En Angleterre, il est interdit aux Compagnies d'emprunter une somme supérieure à $\frac{1}{3}$ de leur capital.

En Prusse, la proportion généralement admise (quoique la matière soit laissée au pouvoir discrétionnaire du gouvernement) est de 3 actions pour 2 obligations (article 152 du règlement du Landtag).

En Belgique, le montant des obligations qui peuvent être émises est limité à l'importance du capital social versé (article 68, loi du 18 mai 1877).

La loi française de 1865 est muette sur la constitution du capital. Aussi les abus que nous avons signalés se produisirent-ils rapidement, et dut-on chercher un remède. Il n'eut pas lieu par voie législative, mais au moyen de conventions particulières. C'est ainsi que dans divers décrets, une disposition soumit les émissions à une autorisation préalable du Ministre des Travaux publics.

Un décret du 30 avril 1870, relatif à l'adjudication du chemin de fer de Clermont-Ferrand à Tulle, décida que le montant des obligations ne pourrait dépasser $\frac{3}{5}$ du capital actions. Un décret du 5 août 1872, autorisant l'établissement du chemin de fer de Nantes à Paimbœuf et à Pornic, reproduit la même disposition et ajoute qu'aucune émission d'obligations ne peut être autorisée avant que les $\frac{3}{5}$ du

capital social aient été versés et employés en achat de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Par un décret rendu en Conseil d'Etat le 6 novembre 1872, le montant d'émission des obligations est réduit à la moitié du capital de premier établissement et la fraction du capital social à verser et à employer avant la réalisation de tout emprunt est portée aux $\frac{4}{5}$.

Les dispositions que nous venons d'analyser ont été reproduites et sanctionnées dans l'article 18 de la loi organique du 11 juin 1880 ainsi conçu :

« Aucune émission d'obligations ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des Travaux publics.

« Il ne peut être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital actions qui sera fixé à la moitié au moins de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation de la voie ferrée. Le capital actions devra être effectivement versé sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

« Aucune émission d'obligations ne doit être autorisée avant que les $\frac{4}{5}$ du capital actions aient été versés et employés en achats de terrains, approvisionnements sur place, ou en dépôt de cautionnement.

« Toutefois le concessionnaire peut être autorisé à émettre des obligations lorsque la totalité du capital actions aura été versée, et s'il est dûment justifié que plus de la moitié du capital actions a été employée dans les termes

du paragraphe précédent ; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés à la Caisse des Dépôts et Consignations, et ne pourront être mis à la disposition du concessionnaire que sur l'autorisation formelle du Ministre des Travaux publics. »

Plusieurs départements ont craint qu'il ne fût difficile pour des Compagnies nouvelles d'arriver à se procurer un capital actions égalant la moitié du capital de premier établissement et, dans ce but, ont proposé de limiter le montant des actions au $\frac{1}{4}$ du capital. La proposition était dangereuse et fut heureusement repoussée.

En effet si les concessionnaires ne peuvent trouver un capital actions égalant la moitié de la dépense, il est à craindre que cela ne tienne au peu de confiance qu'inspire l'entreprise, et alors il vaut mieux ne pas donner suite au projet.

L'article 18 comprend un paragraphe dernier ainsi conçu :

« Les dispositions des paragraphes 2, 3, 4, ne seront pas applicables dans le cas où la concession serait faite à une Compagnie déjà concessionnaire d'autres chemins de fer en exploitation, si le Ministre des Travaux publics reconnaît que les revenus nets de ces Compagnies sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges résultant des obligations à émettre. »

Ceci vise deux hypothèses :

1° Celle où les grandes Compagnies se rendent concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local. La raison de la dérogation et le but de la loi sont bien apparents et très

logiques. Il est inutile, en effet, de les forcer à augmenter leur capital, alors que les garanties qu'elles offrent sont considérables.

2^o Celle où il s'agit de certaines Compagnies présentant des garanties sérieuses.

Plusieurs Compagnies jouissent de cette faveur, entre autres la *Société des Chemins de fer économiques* et celle des *Chemins de fer départementaux*.

Ces Compagnies ont une grande force en ce qu'elles font partie des grands établissements de crédit de Paris et sont à même, dans la limite des capitaux que ces établissements mettent à leur disposition, de soumissionner des concessions dans les contrées qui leur paraissent avantageuses à des conditions d'autant plus favorables pour elles qu'elles n'ont guère à craindre la concurrence, le manque de crédit suffisant pour remplir les conditions imposées par le cahier des charges éloignant un grand nombre d'entrepreneurs.

Parmi les grandes Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local on peut encore citer : la *Compagnie des Chemins de fer du sud de la France*, au capital actions de 20.000.000 et au capital obligations de 70.269.000.

La *Compagnie des Chemins de fer des mines de Bert*.

En ce qui concerne cette dernière, aucune émission d'obligations n'a encore eu lieu. La loi de concession fixe la proportion aux $\frac{3}{4}$ des dépenses d'établissement qui s'élevaient à 2.550.000.

Nous croyons intéressant de donner quelques renseignements sur la *Société des Chemins de fer économiques*, et sur

la *Compagnie des Chemins de fer départementaux*. Ils nous permettront d'envisager sous un jour pratique les questions que nous avons exposées déjà, ou celles que nous aurons à étudier dans la suite de cette étude, et nous mettront mieux à même ainsi de nous rendre compte de ce qu'une société de chemin de fer local bien administrée et maintenue dans de justes limites peut donner ; nous serons enfin plus éclairé pour donner notre avis sur l'avenir des chemins de fer d'intérêt local.

1^o *Société générale des Chemins de fer économiques.*

En 1895, la longueur des lignes exploitées était de 1217 kilom.

En 1896, » » » » 1266 »

En 1897, » » » » 1278 »

Depuis lors, et à la date du 15 mai 1898, 22 nouveaux kilomètres sont venus s'y ajouter par suite de la mise en exploitation de la ligne de Carhaix à Rostrenen qui constitue une branche importante du réseau à voie étroite exploitée en Bretagne par cette Société pour le compte des Chemins de fer de l'Ouest.

Le développement du réseau breton est ainsi porté à 210 kilomètres.

La dite Société a, en outre, dans le courant de 1897, conclu avec le département de Seine-et-Marne une convention en vue de l'exploitation par elle d'un réseau de tramways d'un développement d'environ 130 kilomètres, dont ce département poursuit l'exécution et qu'il établira par ses propres voies et moyens dans la proportion des $\frac{3}{4}$ de la dépense, la Société y participant pour $\frac{1}{4}$.

Les recettes effectuées sur les lignes en 1897 peuvent se résumer ainsi :

LIGNES	LONGUEUR	RECETTES	
		totales	par kilomètre
<i>Intérêt local (1) :</i>		fr. c.	fr.
Gironde.....	301	1.704.928 82	5.668
Landes.....	14	37.851 82	2.703
Allier.....	182	694.153 04	3.281
Gudmont à Rimaucourt (Hte-Marne)...	22	121.158 82	5.683
Somme.....	302	1.187.203 88	3.783
Bourges à Laugère (Cher).....	56	140.067 21	2.537
Valmondois à Marines.....	22	76.680 77	3.473
Total.....	899	3.912.044 36	4.351

La recette moyenne kilométrique est de 4.351 francs, supérieure de 274 francs à celle de 1896 qui ne s'élevait qu'à 4.077 francs.

Voici le tableau comparatif pour les trois derniers exercices du produit net des principales lignes d'intérêt local, produit qui vient au profit des départements en déduction des charges qu'entraîne pour eux la garantie des capitaux de premier établissement.

	Produit net en 1895	en 1896	en 1897
Gironde	268.356.21	272.595.31	476.004.66
Allier.	17.142.03	40.018.14	30.930.67
Somme.	39.924.61	88.308.24	189.378.32
Gudmont à Rimaucourt. .	24.981.90	29.818.78	29.377.86

La hausse sur ces lignes s'effectue d'une façon progressive et assez sensible ; un réseau toutefois fait exception, c'est celui de l'Allier, mais ceci peut se justifier par ce fait que les principaux éléments du trafic de ce pays consistent dans les vins et les graines dont la récolte avait été désastreuse en 1897.

(1) La Société des Chemins de fer économiques possède également des lignes d'intérêt général dont la longueur est de 1.073 kilomètres, et la recette kilométrique de 4.035 francs.

Il y a encore progression en ce qui concerne le nombre de voyageurs et de tonnes de marchandises transportés de l'année 1893 à 1897.

	Voyageurs transportés	Tonnes de marchandises transportées
1893	1.866.012	887.375
1894	2.001.820	1.004.790
1895	2.087.747	982.567
1896	2.097.691	1.031.953
1897	2.491.173	1.081.727

Voici dans la composition de l'actif quelques renseignements qui nous semblent intéressants :

Actions.	17.500.000 fr.	Sans changement
Caisse.	63.136 » 56	En augmentation sur 1896 de 16.903 06
Portefeuille	21.346 » 65	Sans changement
Comptes courants de banque.	1.240.664.881 » »	

Ce chapitre est en augmentation de 441.708 fr. 54. Il comprend les soldes des différents comptes que cette Compagnie a chez les banquiers tant à Paris que dans les départements.

Dépenses des lignes concédées.	68.848.179 fr. 51	En augmentation de 350.488 fr. 52
--	-------------------	-----------------------------------

Cette augmentation a été surtout occasionnée par les dépenses faites pour la construction du tramway de Bordeaux à Camarsac et pour les dépenses complémentaires des lignes de Saucoins à la Peyrouse et de Châteaumeillant à la Guerche.

Les actions qui ont été émises à 335 francs sont actuellement cotées 470 francs.

En ce qui concerne le passif, le capital est de 25.000.000 fr.

Donnons enfin la situation des lignes de la Société générale des chemins de fer économiques.

Situation des Lignes de la Société générale des Chemins de fer économiques.

Chemins de fer concédés à la Société et déclarés d'utilité publique :		LIGNES		NOMBRE DE KILOMÈTRES		
				en cons- truction	en exploit- ation	TOTAL
Gironde (Voie de 1 ^m 44)	Lignes du Blayais.....	1. Saint-Ciers-la-Lande à Blaye.....	»	22	315	
		2. Blaye à Saint-André-de-Cubzac.....	»	29		
		1. St-Symphorien à Arès et Lesparre.....	»	141		
		2. Hostens à Beautiran.....	»	34		
	Réseau des Landes de la Gironde.....	3. Lacanau à Bordeaux.....	»	49	22	
		4. Nizan à Sore et Luxey (rétrocédée).....	»	40		
		Valmontois à Marines.....	»	22		
		1. Moulins à Bourbon-l'Archambault et Cosne.....	»	57		
	Seine-et-Oise (Voie de 1 ^m 00)..... Allier (Voie de 1 ^m 00)	Réseau départemental....	2. Varennes à Marcillat.....	»	103	182
			3. Chantelle à Ebreuil.....	»	22	
Gudmont à Rimaucourt.....			»	22		
1. Albert à Ham.....			»	76		
Haute-Marne (Voie de 1 ^m 44)..... Somme (Voie de 1 ^m 00)	Réseau départemental....	2. Offoy-Voyennes à Ercheu.....	»	20	312	
		3. Albert à Montdidier.....	»	54		
		4. Abbeville à Dompierre.....	»	31		
		5. Amiens à Beaucamps.....	»	48		
	Réseau départemental....	6. Doullens à Albert.....	»	43	56	
		7. Noyelles au Crottoy.....	»	7		
		8. Saint-Valéry à Cayeux.....	»	12		
		9. Forest-l'Abbaye à Noyelles.....	»	11		
	Cher (Voie de 1 ^m 00).....	Réseau départemental....	10. Beaucamps à Aumale.....	»	40	899
			Bourges à Dun-sur-Auron.....	»	84	
Dun-sur-Auron à Laugère.....			»	22		
TOTAL.....			10	899	909	

2^e Compagnie des Chemins de fer départementaux.

Cette société, dont le siège social se trouve à Paris, est constituée au capital de 30.000.000 francs. Pendant le cours de l'exercice 1897, aucune ligne nouvelle n'a été livrée à l'exploitation, et la longueur totale du réseau au 31 décembre dernier était comme l'an précédent de 1.114 kilomètres dont 530 d'intérêt local et 584 d'intérêt général. Le développement du trafic s'accroît d'une façon régulière sur toutes les lignes et par suite les recettes augmentent.

Parmi les lignes d'intérêt local, celle de Digoin à Etang se maintient toujours au premier rang par le chiffre des recettes, et sa jonction avec la nouvelle ligne de Bourbon-Lancy à Toulon-sur-Arroux ne peut que donner un plus grand essor à cette activité.

Au 31 décembre 1897, l'actif de cette Société se composait, versements non appelés, de 15 millions de francs (sans changement). Les dépenses de premier établissement se montaient à 84.502.832 fr. 60. Ce compte présente sur l'exercice 1895 une augmentation de 1.407.955 fr. 20. Il comprend :

1^o Une somme de 84.248.636 fr. 32 pour les lignes d'intérêt local d'Indre-et-Loire, Manche, Yonne, Seine-et-Marne, Charente et Charente-Inférieure ; et pour les lignes du réseau d'intérêt général des Charentes et des Deux-Sèvres livrées à l'exploitation à la date du 31 décembre 1897 ;

2^o Une somme de 163.262 fr. 07 s'appliquant aux dépenses de construction des lignes de Courçon à Epannes et de Bourbon-Lancy à Toulon-sur-Arroux (1) ;

(1) Dans le chiffre de 84.502.832 fr. 60 que nous avons donné ci-dessus,

Quant au passif, le capital en était de 30.000.000 fr.

Les obligations en circulation se montaient à 130.193, ce qui représente une somme de 46.262.900 fr. 01.

Ce chapitre est en diminution de 128.614 fr. 27 sur l'exercice précédent et comprend :

1° 13.031 obligations garanties par le département d'Indre-et-Loire dont l'émission a été autorisée par la décision ministérielle du 17 mars 1886.

2° 6.172 obligations garanties par l'Etat pour la construction de la ligne de Valognes et Montebourg à Saint-Vaast-la-Hougue et Barfleur (émission autorisée par décision ministérielle du 2 août 1886).

3° 15.003 obligations garanties par le département de l'Yonne (émission autorisée par décision ministérielle du 11 février 1888).

4° 13.515 obligations garanties par Seine-et-Marne en représentation du capital de premier établissement du réseau que la Compagnie a construit dans ce département (émission autorisée par les décisions ministérielles des 14 juin 1889 et 5 juillet 1890).

5° 11.680 obligations garanties par le département d'Indre-et-Loire en représentation des $\frac{4}{5}$ du capital de premier établissement du réseau sud (émission autorisée par décisions ministérielles des 8 août 1889 et 5 mai 1890).

6° 5.888 obligations garanties par la Charente en représentation des $\frac{4}{5}$ du capital de premier établissement de la ligne d'Angoulême à Rouillac (émission autorisée par décision ministérielle du 23 septembre 1890).

il faut faire rentrer également une somme de 90.934 fr. 21 s'appliquant aux dépenses nécessitées pour les études des lignes d'intérêt général de la Corse et du Vivarais concédées à la Compagnie, et non encore déclarées d'utilité publique.

7° 51.482 obligations garanties par l'Etat pour la construction du réseau du Vivarais (émission autorisée par décision ministérielle du 22 mars 1887).

8° 13.422 obligations garanties par l'Etat pour la construction du réseau d'intérêt général des Charentes et des Deux-Sèvres (émission autorisée par décision ministérielle du 15 juin 1895).

Tableau de la situation des lignes de la Compagnie des Chemins de fer départementaux.

DÉSIGNATION DES LIGNES <i>d'intérêt local (1).</i>	DÉPARTE- MENTS	NOMBRE DE KILOMÈTRES			
		en exploit.	en constr.	à constr.	Total
<i>Lignes en exploitation :</i>					
Port-Boulet à Châteaurenault. Réseau Nord.	Indre-et-Loire.	104			104
Grand-Pressigny à Esvres... Réseau Sud..		52			52
Ligueil à Montrésor.....		43			43
Valognes et Montebourg à Barfleur (1 ^{re} 44)..	Manche.	44			44
Laroche à Lisle-sur-Serein.....	Yonne.	75			75
La Ferté-s-Jouarre à Montmirail. (Réseau de	S.-et-Marne.	45			45
Montereau à Château-Landon... (S.-et-M.)	Aisne, Marne	51			51
Digoin à Etang.....	S.-et-Loire.	53			53
Angoulême à Matha.....		63			63
<i>Ligne en construction :</i>					
Toulon-s-Arroux à Bourbon-Lancy.....	S.-et-Loire.		45		45
<i>Ligne concédée non encore déclarée d'utilité publique :</i>					
Lagny à Mortcerf.....	S.-et-Marne.			21	21
Total.....		530	45	21	596
Pour 1896 les résultats étaient.....		530	0	66	596

Nota. — Toutes les lignes de la Compagnie, à l'exception de celle de Valognes et Montebourg à Barfleur, sont à voie de 1 mètre.

(1) La Compagnie des Chemins de fer départementaux est également concessionnaire de voies d'intérêt général d'une longueur de 584 kilomètres . en exploitation et 127 en construction.

Les grandes Compagnies trouvent, à la différence des petites, dans l'émission des obligations plus de capitaux qu'elles n'en ont besoin. Chaque Compagnie locale en effet qui se fonde peut être comparée à ce qu'est un commerçant nouvellement établi qui ne trouve de crédit qu'au bout d'un certain temps.

Voici plusieurs exemples à l'appui de la difficulté qu'ont les Sociétés à se procurer de l'argent.

Une concession fut accordée par la loi à la Compagnie franco-algérienne avec une garantie de 5 0/0. Or cette Compagnie avait, pour obtenir l'appui d'un syndicat, cédé à celui-ci, toutes les obligations à créer en représentation de cette garantie. Cette cession avait été faite à un taux qui constituait une différence de plus de 4 millions entre le prix de vente et le prix de bourse, c'est-à-dire $\frac{1}{5}$ de la dépense à effectuer pour l'établissement du chemin de fer.

Il est de toute évidence que si cette Compagnie dépourvue d'argent et de crédit avait pu se procurer par un autre moyen les capitaux indispensables, elle aurait pu rabattre sur les 20 millions auxquels ont été estimés les travaux, et la subvention de l'Etat se serait par là même trouvée réduite dans une proportion assez sensible. Ce fait n'est d'ailleurs pas unique. D'autres cas semblables ont été relevés lors de la dernière enquête ouverte par le Ministre en 1878 et où furent entendus les directeurs des lignes concédées.

C'est ainsi que la Compagnie des Vosges a dû emprunter à 7 0/0, et que des lignes dont le coût n'aurait pas dû excéder 130.000 francs le kilomètre lui sont revenues à

165.000 francs, par suite du lourd loyer de ses capitaux et des majorations onéreuses auxquelles il a donné lieu.

L'histoire des luttes soutenues par la Compagnie des Charentes pour obtenir du crédit est un vrai martyrologe. Il est des Compagnies qui ont emprunté jusqu'à 9, 10 et 11 0/0.

Il y a là une question qui intéresse au plus haut point les finances de l'Etat et qui mérite d'attirer l'attention des pouvoirs publics à une époque où ils s'occupent, à juste titre, d'apporter dans l'administration des finances la plus stricte économie.

Pour remédier à ces inconvénients, on a proposé de fonder une Caisse des chemins de fer garantis fonctionnant sous le contrôle direct de l'Etat. Cette caisse serait constituée sur des bases analogues à celles qui ont été admises pour le Crédit foncier. Elle aurait le droit d'émettre des obligations en représentation des annuités dues par l'Etat, le département ou la commune pour la construction et l'exploitation des chemins de fer.

Cette caisse, disent ses partisans, n'est pas d'ailleurs une création d'ordre fantaisiste. Elle existe en Belgique, sous une forme un peu différente il est vrai ; elle porte le nom de « Société nationale des chemins de fer vicinaux » et consiste en une association formée par les communes ayant intérêt à la construction de chemins de fer routiers. Cette façon de concevoir le concours des communes peut donner de bons résultats ; malheureusement dans notre pays comprenant 36.000 communes, une mutualité ne pourrait fonctionner aussi facilement que dans un pays de 5 millions 1/2 d'habitants.

Quoi qu'il en soit, nous ne croyons pas que la caisse des chemins de fer doive être instituée. Nous n'en voyons d'ailleurs pas la nécessité et en cela nous ne contredisons pas ce que nous avons déjà dit plus haut au sujet de la difficulté qu'avaient les concessionnaires à réaliser un emprunt. Nous croyons en effet que leur crédit s'améliorera de jour en jour, mais à condition que le public sache que les chemins de fer d'intérêt local sont des entreprises rémunératrices, et pour cela il faut qu'ils restent dans les sages limites que nous leur avons assignées, ce qui sera pour eux une garantie absolue de réussite. D'ailleurs le législateur de 1880 avait eu surtout en vue la constitution de sociétés locales cherchant les bénéfices à tirer de l'établissement d'une ligne d'intérêt local plus que la prospérité du département. Peut-être même avait-il espéré voir ce réseau secondaire se constituer principalement à l'aide d'une association de propriétaires, de commerçants, d'industriels voyant peut-être dans les voies ferrées un gain, mais un gain médiat, pour ainsi dire, résultant de la plus-value apportée à leurs produits et non des recettes que le trafic des voyageurs et des marchandises pourrait leur faire réaliser.

Les Compagnies concessionnaires, nous venons de le voir, ont à leur disposition un certain capital qui leur provient tant des actions que des obligations. Mais ce ne sont pas là les seules ressources qu'elles possèdent. L'Etat, les départements, les communes et quelquefois même les particuliers contribuent à leurs dépenses au moyen de subventions ou de garanties d'intérêts.

CHAPITRE X

LOI DU 12 JUILLET 1865.

SECTION I. — Exposé de la loi.

Le mode de concours financier de l'Etat a varié. Sous le régime de la loi de 1865, il consistait en une subvention. Depuis la loi de 1880, il est donné sous forme de garantie d'intérêts.

Avant de rechercher laquelle des deux conceptions est préférable, nous allons exposer l'une et l'autre. Disons tout de suite qu'il ne nous semble pas qu'il y ait besoin de justifier ce fait que l'Etat subventionne les chemins de fer d'intérêt local. D'ailleurs les sacrifices qu'il s'impose ainsi sont compensés dans une certaine mesure par les sommes importantes qu'il reçoit d'eux et qui sont le produit des impôts qu'il prélève directement sur la Compagnie, ou qu'il charge celle-ci de percevoir pour son compte. Il faut tenir compte en outre des services que les Compagnies rendent à l'Etat (poste, transport des militaires....).

La loi de 1865 est ainsi conçue en ses articles 5 et 6.

ART. 5. — « Les subventions peuvent être accordées sur les fonds du Trésor pour l'exécution des chemins de fer d'intérêt local. Le montant de ces subventions pourra s'élever jusqu'au tiers de la dépense que le traité d'explo-

tation à intervenir laissera à la charge des départements, des communes et des intéressés.

« Il pourra être porté à la moitié pour les départements dans lesquels le produit du centime additionnel au principal des quatre contributions directes est inférieur à 20.000 francs, et ne dépassera pas le quart pour ceux dans lesquels ce produit serait supérieur à 40.000 francs (1). »

« ART. 6. — La somme affectée chaque année sur les fonds du Trésor au paiement des subventions mentionnées en l'article précédent ne pourra dépasser 6.000.000 francs. »

Que résultait-il de ces dispositions ? C'est que l'Etat consentait à donner des subventions pour encourager la construction de nouvelles lignes, et pour solliciter l'intervention des départements et des communes, et cela d'après une base variant selon l'importance du centime additionnel au principal des quatre contributions directes. Le projet de loi ne fixait le montant de la subvention qu'au quart de la dépense. Cette proportion fut trouvée insuffisante en présence des difficultés de tous genres qu'il fallait vaincre et ne fut conservée que pour les départements exceptionnellement riches. Cette proportion ne constituait qu'un maximum pouvant, dans certains cas, ne pas être atteint. Le Gouvernement se réservait en effet le droit d'apprécier dans l'espèce les circonstances qui seraient de nature à justifier le chiffre de la subvention, laquelle d'ailleurs devait toujours rester comprise dans les limites du maximum fixé par la loi. Le Gouvernement en 1869 déclara cependant,

(1) 48 départements se trouvaient classés dans la 1^{re} catégorie, 23 dans la 2^e et 18 dans la 3^e.

par l'intermédiaire du Ministre des Travaux publics, combattant un amendement de M. Dalloz, que, dans des cas exceptionnels, il saisirait le Corps législatif d'un projet de loi tendant, au cas d'insuffisance des ressources, à assurer aux départements l'assistance qui leur serait nécessaire pour mener leur entreprise à bonne fin.

Il fut décidé lors de la discussion que les ressources créées par la loi du 21 mai 1836 pourraient être affectées en partie par les communes et les départements à la dépense des nouvelles lignes.

SECTION II. — Résultats et critique de la loi.

Les résultats de la loi de 1865 ne furent pas heureux. Cela tient non seulement aux causes que nous venons de signaler, mais encore à ce que les Compagnies concessionnaires n'ont pas su se borner à construire des lignes modestes, économiques, en rapport avec le trafic, mais se sont attachées surtout à souder les uns aux autres des tronçons susceptibles de constituer par leur réunion de grandes lignes faisant concurrence au réseau préexistant. Leur but était facile à constater. Les Compagnies espéraient ainsi tirer de gros bénéfices lors de la vente qu'elles feraient de leurs voies à la Compagnie la plus voisine.

Le développement du réseau d'intérêt local ne se fit que lentement.

A la fin de 1870, 1.814 kilomètres seulement avaient été concédés. Après les événements de 1870-1871, un élan se produisit. En 1872, 624 kilomètres furent concédés et en 1873, 1.043 kilomètres.

Au 31 décembre 1880, 5.642 kilomètres avaient été concédés, 334 avaient été abandonnés ou cédés à l'Allemagne, 1.632 avaient été rachetés par l'Etat et incorporés au réseau général.

Il ne restait donc que 3.679 kilomètres sur lesquels 2.187 étaient en exploitation. Les subventions payées par l'Etat s'élevaient à 36.196.120 francs.

La loi du 12 juillet 1865 était loin d'être parfaite. Les résultats qu'elle produisit n'étaient guère satisfaisants, comme on a pu s'en rendre compte. On peut en voir la cause principale, croyons-nous, dans le mode de concours financier que l'Etat apportait aux départements ou aux communes et qui consistait en une subvention. Il y avait là pour ainsi dire un appel aux spéculateurs qui profitaient de la somme donnée et faisaient illusion au public qui n'avait aucune garantie, ni de rémunération des capitaux engagés, ni d'exploitation. L'entrepreneur tombait en faillite, laissant derrière lui des travaux inachevés et de nombreuses victimes. Nous pouvons citer l'exemple de l'un d'eux qui après avoir obtenu une subvention de 900.000 fr. du département avait constitué une société dont la charte lui réservait la totalité de cette subvention, à titre de part de fondateur.

Une deuxième cause de l'échec de la loi de 1865 se trouve dans la loi du 24 juillet 1867 relative aux sociétés. Elle donna en effet naissance à des abus en permettant de constituer des sociétés anonymes composées de 7 personnes seulement, qui administraient et se chargeaient du soin de se contrôler ainsi elles-mêmes. C'est ce qui a permis de dire

à un Ministre des Travaux publics, M. Caillaux, qu'une Compagnie de chemin de fer peut profiter du capital obtenu par des émissions d'obligations et l'employer à acheter des actions d'une autre Compagnie, sans que les obligataires aient été avertis.

Au moment où fut promulguée la loi de 1865, les garanties étaient suffisantes au contraire. Les sociétés concessionnaires ne pouvaient en effet émettre d'actions qu'à la condition d'être constituées en sociétés anonymes dûment autorisées. Elles se trouvaient dans l'obligation de se soumettre à l'article 37 du Code de commerce ainsi conçu :

« La société anonyme ne peut exister qu'avec l'autorisation du Roi et avec son approbation pour l'acte qui la constitue. Cette approbation doit être donnée dans la forme prescrite par les règlements d'administration publique. »

Le Gouvernement avait ainsi un droit de surveillance grâce auquel, avant d'accorder son autorisation, il pouvait rechercher si la société présentait véritablement les garanties nécessaires et si une juste proportion existait entre les obligations et les actions.

Enfin nous croyons qu'il n'était pas juste de prendre pour base de la subvention le produit des centimes additionnels. Supposons en effet deux départements dont le produit de ces centimes se monte à une somme égale. Cela ne veut pas dire que le concours de l'Etat doive être le même dans les deux cas.

La subvention devrait exactement correspondre aux difficultés que peut rencontrer le département dans l'établissement de la voie. Ainsi tel département se com-

pose de plaines étendues où l'établissement d'un chemin de fer, par suite de l'absence de tout obstacle, sera d'une construction facile, et par conséquent économique; tel autre, au contraire, est montagneux, ce qui entraînera l'obligation de construire des viaducs, de jeter des ponts sur les vallées, et par suite des nombreux travaux d'art qu'on aura à exécuter, les dépenses seront relativement considérables.

La meilleure preuve d'ailleurs que la richesse d'un département ne peut exactement se mesurer au produit du centime, c'est que chaque année, lorsqu'on établit la répartition du fonds de subvention destiné à venir en aide aux départements pauvres, la base adoptée n'est pas le produit du centime.

Frappé de tous les inconvénients dont la loi de 1865 avait été la cause, le Gouvernement, dès l'année 1870, ouvrait une enquête sur le point de savoir notamment lequel des deux systèmes, celui de la subvention ou celui de la garantie d'intérêts, devait être préféré.¹

Malheureusement la guerre de 1870 survint, et les événements empêchèrent l'enquête de se poursuivre.

Mais déjà M. Houssard (1), député, et plusieurs de ses collègues avaient, le 23 mars 1870, déposé une proposition tendant à réviser la loi de 1865. Ils alléguaient à l'appui de leur demande que cette loi n'avait pas été efficace, et n'avait pas donné les bons résultats qu'on était en droit d'en attendre. Ils désiraient voir notamment substituer en ma-

(1) *Moniteur universel*, 3 mai 1870.

tière d'expropriation au grand jury, le petit jury, voir faire de la dispense de clôture une règle générale et non un simple fait dépendant d'une autorisation préfectorale. Mais ce qui mérite tout particulièrement d'attirer notre attention, c'est la partie financière de leur proposition. Voici en quoi elle consistait.

Le maximum annuel qui jusqu'alors était de 6.000.000 était porté à 25. La répartition en 3 catégories était maintenue, mais le montant des subventions relatives à chacune d'elles était modifié. Voici comment il était réglé par ce projet.

Départements dont le centime est d'un produit supérieur à 40.000 francs, $\frac{1}{3}$ au lieu de $\frac{1}{4}$.

Départements dont le centime produit entre 20 et 40.000 francs, $\frac{1}{2}$ au lieu de $\frac{1}{3}$.

Départements dont le centime est inférieur à 20.000 fr., $\frac{2}{3}$ au lieu de $\frac{1}{2}$.

On trouva alors avec raison que le concours de l'Etat était déjà suffisant, étant donné que les chemins de fer d'intérêt local ne répondent pas à des besoins généraux et qu'ils deviennent la propriété des départements et des communes à la fin de la concession. La base de répartition fut changée par la loi de 1880. Nous verrons plus loin de quelle façon.

L'Etat ne contribue pas seul à l'établissement des chemins de fer d'intérêt local. Les départements, les communes et même les particuliers apportent eux aussi leur concours financier.

Une disposition intéressante de la loi de 1865, en son article 3, permettait d'appliquer à l'exécution d'un chemin

de fer d'intérêt local une partie des ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 pour les besoins du service vicinal.

Est-ce là une disposition heureuse ? Nous ne le croyons pas, car il était à craindre que les Conseils généraux, désireux de posséder des chemins de fer et se laissant influencer par certaines considérations locales, ne fussent trop facilement portés à abuser de la faculté qui leur était conférée par l'article 3. Et puis, il faut bien reconnaître que les chemins de fer et les chemins vicinaux sont deux services distincts qui, comme tels, doivent faire l'objet de 2 chapitres différents dans les budgets départementaux.

Le danger que nous venons de signaler n'était pas illusoire puisqu'en 1865, le Ministre des Travaux publics a cru utile d'attirer l'attention des Conseils généraux sur l'article 3 et les inconvénients qu'il pouvait présenter s'il était mal appliqué. Dans sa circulaire il disait que les Conseils généraux ne doivent consacrer à l'exécution des chemins de fer que l'excédent des ressources laissées disponibles par l'état d'avancement de la vicinalité, et qu'il serait regrettable que le service des chemins vicinaux vînt à être entravé par le changement de destination des fonds qui lui seraient nécessaires.

Un amendement à l'article 3 avait même été plus loin. Il voulait qu'« en aucun cas les ressources créées par la loi du 21 mai 1836 pour les chemins vicinaux ne puissent être appliquées aux chemins de fer d'intérêt local ». Mais, il fut repoussé.

Nous avons dit qu'à côté de l'Etat, des Départements et

des Communes, des particuliers pouvaient accorder des subventions.

Ceci malheureusement se présente assez rarement, et n'est guère le fait que de quelques industriels pour qui l'établissement d'un chemin de fer peut être d'un grand intérêt. La plupart du temps, leur concours se présente sous forme de dons de terrains ou de souscriptions d'actions en vue d'activer la formation du capital social.

CHAPITRE XI

LOI DU 11 JUIN 1880.

SECTION I. — Exposé de la loi.

Nous avons étudié les dispositions financières de la loi de 1865 et montré les inconvénients qui en étaient résultés. Voyons maintenant en quoi la loi du 11 juin 1880 déroge aux principes posés par celle de 1865.

La différence essentielle qui ressort de la comparaison des lois, c'est que la dernière en date substitue au système de la subvention celui de la garantie d'intérêts dont les avantages ont été mis en lumière au moment de la discussion de la loi.

La loi de 1880 a été précédée d'une proposition de MM. Ernest Picard, Cordier, Gouin, Labiche, tendant à organiser le système de la garantie d'intérêts. Les motifs donnés à l'appui de la proposition étaient les suivants : l'épargne serait ainsi portée à confier ses capitaux aux entrepreneurs de chemins de fer d'intérêt local, et l'Administration pourrait exercer un contrôle efficace sur la gestion financière.

Dans la séance du 29 avril 1878, M. de Freycinet déposa au Sénat un projet de loi renfermant dans l'article 11 des

dispositions nouvelles qui ont été les éléments modifiés et amendés de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880 (1).

Voici en quoi elles consistaient :

La charge annuelle imposée au Trésor ne devait, en aucun cas, dépasser 2.000 fr. par kilomètre exploité et 200.000 fr. pour l'ensemble des lignes situées dans un même département. L'Etat était toujours libre de refuser la garantie ; il ne pouvait l'accorder qu'à des chemins de fer établis sur le territoire de plusieurs communes. La subvention cessait 30 ans après la mise en exploitation et plus tôt quand la recette kilométrique brute atteignait 8.000 francs et 6.000 francs, suivant que la voie était établie de façon à recevoir ou non les véhicules des grands réseaux.

Le chiffre de 2.000 fr. représente l'intérêt à 5 0/0 par kilomètre d'un capital de 40.000 fr., moitié de 80.000 fr. prix moyen d'un chemin de fer à travers champs.

Le rapport de M. Labiche (2) modifiait ce projet sur plusieurs points. Il était plus large dans l'ensemble de ses dispositions. Tout d'abord il supprimait la différence établie entre les chemins de fer construits sur le sol de plusieurs communes, et ceux qui ne sortent pas du territoire d'une commune.

Cette distinction ne se comprenait d'ailleurs en aucune façon et nous pensons qu'on a bien fait de la supprimer.

M. Labiche insistait surtout sur les avantages qui pou-

(1) Un projet concernant les voies ferrées établies sur les routes publiques était également déposé. *Journal officiel* du 12 mai 1878. — *Bulletin annoté des chemins de fer*, par Lamé Fleury, année 1879, p. 71 et suiv.

(2) *Bulletin annoté des chemins de fer*, par Lamé Fleury, t. 42, année 1879, p. 77 et suiv.

vaient résulter de la garantie d'intérêts. « Après les déceptions, disait-il, dont le capitaliste a été victime, ce qu'il exige avant tout, c'est la sécurité. La garantie d'intérêts peut seule la lui donner. »

Cette garantie présente, en effet, le grand avantage d'encourager les capitalistes à prêter leur concours et de sauvegarder les engagements pris envers les départements.

Et puis, il faut bien reconnaître que la préoccupation du législateur ne doit pas être uniquement de faciliter la construction des chemins de fer d'intérêt local, mais encore et surtout de prendre les mesures nécessaires en vue d'une bonne exploitation. Aussi, croyons-nous que le meilleur moyen d'obtenir ce résultat, c'est d'affecter les sacrifices de l'Etat et du département non pas à l'établissement, mais à l'exploitation des lignes ainsi qu'à la rémunération des intérêts à fournir aux capitaux prêtés. On ne verra plus ainsi se reproduire les abus que la loi de 1865 avait engendrés en laissant les sacrifices de l'Etat et des départements se trouver complètement absorbés dans les dépenses de premier établissement, ce qui entraînait une exploitation périlleuse, le produit des premières années étant la plupart du temps insuffisant pour contrebalancer les dépenses.

La garantie d'intérêts devait, d'après le rapport de M. Labiche, cesser soit après la 30^e année, soit plus tôt quand la recette brute annuelle aurait atteint 9.000 fr. ou 7.000 fr. par kilomètre suivant la distinction établie ci-dessus.

Plusieurs députés avaient alors proposé d'élever la subvention kilométrique de l'Etat à 2.500 fr., ce qui portait la subvention totale à 5.000 fr., les départements ou les com-

munes devant contribuer d'une façon au moins égale à celle de l'Etat. Cette augmentation demandée fut refusée ; il y avait là en effet une charge excessive pour l'Etat, et le point de départ d'une fâcheuse tendance à modifier la nature des nouvelles voies ferrées en leur enlevant leur caractère économique qui est leur seule raison d'être et leur unique sauvegarde.

Nous croyons d'ailleurs que lorsque la mesure de l'intervention financière de l'Etat telle qu'elle est déterminée par la loi du 11 juin 1880, en son article 13, n'est pas suffisante pour couvrir les dépenses d'exploitation, il est préférable de ne pas construire les nouvelles voies car elles n'amèneraient aucun profit pour l'Etat, le Département ou la Commune, et bien plus elles seraient l'occasion pour eux de charges nouvelles.

Il y a là cependant une question d'espèces plutôt qu'une règle qui s'impose dans tous les cas. Il ne faut pas perdre de vue en effet que lorsqu'on veut estimer ce qu'une ligne rapporte, c'est une erreur d'envisager le produit de son exploitation d'une façon isolée.

En effet, les recettes dont un chemin de fer d'intérêt local peut être la cause doivent être rangées en deux catégories : il y a d'abord la recette locale, qui consiste dans les sommes que le trafic effectif sur la ligne a permis d'encaisser ; et, en second lieu, l'augmentation des recettes générales correspondant au trafic apporté par la ligne secondaire.

M. Considère (1) a tiré de ces faits une conclusion qui

(1) *Annales des Ponts et Chaussées*, année 1892 1^{er} semestre, pages 216 et suiv., 349 et suiv.

frappe l'esprit : c'est qu'à chaque franc de recettes que fait un chemin de fer d'intérêt local correspond en moyenne, pour les réseaux dont il est l'affluent, une augmentation de recettes de 1 franc, s'il s'agit de voyageurs et de 2 francs, s'il s'agit de marchandises.

Examinons maintenant en quoi consiste le concours financier de l'Etat, tel qu'il est réglé par la loi du 11 juin 1880.

Voici ce que dit à ce sujet l'article 13 :

« Lors de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, l'Etat peut s'engager, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses de l'exploitation et 5 0/0 par an du capital de premier établissement tel qu'il a été prévu par l'acte de concession, augmenté, s'il y a lieu des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par le dit acte — à subvenir pour partie au paiement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département, ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

« La subvention de l'Etat sera formée : 1° d'une somme fixe de 500 francs par kilomètre exploité ; 2° du 1/4 de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 10.000 francs par kilomètre pour les lignes établies de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux, 8.000 francs pour les lignes qui ne peuvent recevoir ces véhicules.

« En aucun cas, la subvention de l'Etat ne peut élever la recette brute au-dessus de 10.500 francs et de 8.500 francs suivant les cas, ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 0/0 par an.

« La participation de l'Etat sera suspendue quand la recette brute annuelle atteindra les limites ci-dessus fixées. »

ART. 14. — « La subvention de l'Etat ne peut être accordée que dans les limites fixées chaque année par la loi de finances. »

« La charge annuelle, imposée au Trésor en exécution de la présente loi, ne peut, en aucun cas, dépasser 400.000 fr. pour l'ensemble des lignes situées dans un même département. »

ART. 15. — « Dans le cas où le produit brut de la ligne, pour laquelle une subvention a été payée, devient suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et 6 0/0 par an du capital de premier établissement, tel qu'il est prévu par l'article 13, la moitié du surplus de la recette est partagée entre l'Etat, le Département, ou, s'il y a lieu, la Commune et les autres intéressés dans la proportion des avances faites par chacun d'eux, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances, sans intérêts. »

De ces articles il ressort que la classification des départements en trois catégories d'après l'importance du revenu du centime, classification que nous avons vivement critiquée, a été abandonnée et que le législateur a décidé d'adopter une règle unique. Tous les départements ont désormais des droits égaux à la subvention. Le concours de l'Etat se base sur celui des départements en ce sens qu'il sera d'autant plus élevé que ceux-ci s'imposeront des sacrifices plus lourds.

La subvention du Trésor se compose : 1° d'une somme fixe de 500 francs par kilomètre exploité ; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle

(impôts déduits) au chiffre de 10.000 francs par kilomètre pour les lignes établies de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux et au chiffre de 8.000 francs pour celles qui ne peuvent les recevoir.

L'article 12 du décret du 20 mars 1882 est ainsi conçu :
« Si la subvention est donnée par le département ou la commune en capitaux, terrains, travaux, ou sous toute autre forme que celle d'annuités, elle est évaluée et transformée en annuités au taux de 4 0/0 par application des articles 13 et 36 de la loi aux termes desquels l'Etat ne peut subvenir pour partie aux insuffisances annuelles qu'à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou la commune. »

Examinons donc les deux hypothèses :

1° La ligne est construite et exploitée par le concessionnaire. Dans cette hypothèse, la participation de l'Etat ne doit pas dépasser :

A. La moitié des insuffisances d'exploitation plus 5 0/0 du capital de premier établissement.

B. 500 francs par kilomètre plus un quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle, impôts déduits, à 10.000 francs ou 8.000 francs suivant qu'il s'agit de lignes à voie large ou à voie étroite.

C. Moitié d'excédent de ce maximum augmenté de 500 francs et diminué de la recette brute. Ceci sera mieux compris à l'aide de l'exemple suivant que nous empruntons au rapport supplémentaire déposé par M. Brice sur le bureau de la Chambre le 16 décembre 1879 (1).

(1) V. Lamé-Fleury, *Bulletin annoté des chemins de fer*, année 1879, p. 301.

Une ligne établie de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux ne faisant que 5.000 francs de recettes recevra de l'Etat par kilomètre : 1° 500 francs ; 2° le quart de la somme nécessaire pour porter la recette de 5.000 francs à 10.000 francs, soit 1.250 francs : Total 1.750 fr.

Le département devra lui donner un secours équivalent ; 5.000 francs de recettes, plus 1.750 francs alloués par l'Etat et 1.750 francs par le département soit 8.500 francs, lesquels sont destinés à couvrir les frais d'exploitation et l'intérêt à 5 0/0 du capital de premier établissement. Si les dépenses d'exploitation sont de 5.000 francs et le capital engagé de 70.000 francs, les frais d'exploitation seront couverts et le capital exactement rémunéré, puisque la différence entre 5.000 francs (frais d'exploitation) et 8.500 francs est de 3.500 francs, chiffre représentant l'intérêt à 5 0/0 de 70.000 francs ; mais si le capital de premier établissement n'est que de 60.000 francs, l'intérêt à 5 0/0 étant de 3.000 fr. seulement, la subvention de l'Etat et celle du département devront être réduites chacune de 250 francs, le capital n'ayant jamais le droit de demander à l'Etat plus de 5 0/0.

2° Le département s'est chargé en tout ou en partie de la construction et en outre il a donné son concours en capitaux, travaux, terrains, ou sous toute autre forme que celle d'annuités. Dans ce cas, le décret du 20 mars 1882 (art. 12) prescrit de l'évaluer et de le transformer en annuités au taux de 4 0/0. Le Conseil d'Etat consulté sur le sens à attribuer à l'expression « transformation du capital en annuités à 4 0/0 », a émis l'avis qu'on devait prendre l'intérêt simple à 4 0/0 du capital donné.

Faisons dès maintenant remarquer que les subventions

accordées aux chemins de fer d'intérêt local sont dues à partir de l'achèvement effectif de la ligne entière et non à l'expiration de la période assignée à la construction, et n'oublions pas que si les sacrifices que l'Etat fait pour les chemins de fer d'intérêt local sont assez importants, ils se trouvent compensés dans une certaine mesure par ce fait que l'Etat reçoit d'eux environ 500 francs par kilomètre sous forme d'impôts et autrement ; si donc il ne paie que cette somme à titre de subvention, il se trouve en fin de compte ne supporter aucune charge.

Nous croyons qu'il est juste que l'Etat trouve dans l'impôt un adoucissement aux charges qu'entraîne son concours financier. Cette opinion ne fut pas toujours admise. C'est ainsi que le 6 mars 1877, M. Sarrien et plusieurs de ses collègues présentèrent une proposition de loi destinée à donner une impulsion à la création des lignes d'intérêt local. Ils voulaient que le produit de l'impôt sur les voyageurs et les marchandises fût abandonné aux départements. Il ne fut pas d'ailleurs donné suite à cette proposition.

La loi de 1880, après avoir indiqué la façon de calculer le montant de la garantie d'intérêts allouée par l'Etat, a eu bien soin de limiter son concours relativement à l'ensemble des départements.

Les finances publiques y étaient intéressées. En effet si l'Etat ne doit jamais faire pour un chemin de fer d'intérêt local plus que ne font les départements et les communes que ce chemin a pour but de desservir, il ne faut pas en conclure que l'Etat soit toujours tenu de contribuer dans la même proportion qu'eux. Il peut plaire à tel département

d'établir chez lui un chemin de fer relativement considérable ou de multiplier les lignes traversant son territoire ; il peut y employer toutes ses ressources, mais il importe que l'Etat ne soit pas exposé à subir les entraînements possibles de certaines assemblées départementales au grand détriment des intérêts du Trésor.

La loi de 1865 avait posé une règle générale : les subventions ne pouvaient dépasser 6 millions ; la loi de 1880 fixe un maximum pour chaque département et décide qu'aucun d'eux ne peut recevoir une somme annuelle de plus de 400.000 francs.

C'est sur les instances réitérées de la Commission de la Chambre qu'a été établi ce maximum qui dans le projet du Gouvernement ne devait se monter qu'à 300.000 francs.

Mais on avait craint que les subventions allouées par l'Etat aux départements ne fussent chaque année remises en question au moment du vote du budget. Le Conseil d'Etat, par un avis du 27 février 1883, a mis fin à ces craintes en décidant que la subvention une fois promise serait payée au même titre que les autres dettes publiques.

Mais comment en présence de l'incertitude et de l'aléa des entreprises est-il possible d'assurer l'exécution de cette clause impérative ?

De nombreuses combinaisons ont été proposées à ce sujet.

Une première opinion voulait qu'on opérât une réduction proportionnelle sur toutes les entreprises, au cas où la subvention dépasserait le chiffre de 400.000 francs.

Une autre ne faisait porter la réduction que sur les concessions les plus récentes.

Enfin une dernière opinion, celle d'ailleurs qui a été adoptée reposait sur la fixation, dans chaque acte de concession, d'un maximum établi assez largement, mais sans avoir égard aux circonstances exceptionnellement défavorables que les concessionnaires pourraient avoir à traverser.

Ce n'est pas sans de nombreuses hésitations que le Conseil d'Etat sanctionna ce système en l'introduisant dans le règlement d'administration publique du 30 mars 1882. Il ajoute en effet un nouveau maximum à ceux qu'avait déjà fixés la loi.

Nous avouons ne pas comprendre les raisons qui ont pu décider le Conseil d'Etat à se prononcer dans le sens que nous venons d'indiquer.

Le deuxième système qui consistait à ne faire porter la réduction que sur les concessions les plus récentes nous semble beaucoup plus juridique. Il sauvegarde les droits acquis et l'on peut dire qu'au moment où une subvention a été accordée par la loi, à ce moment le quantum fixé par chaque département n'étant pas atteint cette subvention a été fournie sur du disponible. Elle doit donc être maintenue (1).

L'Etat, lorsqu'il assure son concours financier aux Compagnies, ne leur fait qu'une avance, c'est-à-dire que les sommes qu'il leur alloue doivent lui être remboursées.

Le partage des bénéfices aura lieu au cas où le produit

(1) Les principes généraux du droit sont d'ailleurs dans notre sens : lorsque la quotité disponible se trouve dépassée, les donations sont réduites par ordre de dates, en commençant par la plus récente. Article 923 du Code civil.

de la ligne deviendra suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et 6 0/0 par an du capital de premier établissement. La moitié du surplus de la recette est partagée entre l'Etat, le département ou la commune s'il y a lieu, et les autres intéressés, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux et jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances sans intérêts.

L'Etat, les départements et les communes n'ont pas encore bénéficié de cette clause. Quelquefois le cahier des charges spécial stipule que lorsque le produit brut excèdera 10.000 francs par kilomètre, le département aura droit à la moitié de l'excédent, et devra le partager avec l'Etat et les communes dans la proportion de leur contribution à la dépense.

L'Etat, avons-nous dit, est tenu depuis la loi du 11 juin 1880 de fournir son concours sous forme de garantie d'intérêts ; mais aucune obligation semblable n'existe à la charge des départements ou des communes.

Voici d'ailleurs les types principaux des concessions passées jusqu'à ce jour : -

Système du forfait de construction aggravé (réseau de la Somme).

Système de barèmes d'exploitation avec minimum (Allier, Cher, Bouches-du-Rhône). Dans ce système, le concessionnaire n'a aucun intérêt à développer son trafic tant que le minimum n'est pas atteint ; l'augmentation de circulation entraîne au contraire pour lui une augmentation de dépenses, la recette restant constante, et, par suite, une diminution se produisant.

Système de garantie avec maximum (Seine-et-Oise, Loire-Inférieure).

Système du forfait avec garantie partielle (Indre-et-Loire).

Système de subvention fixe par le département (Vosges, Sarthe).

Système de la construction par le département (Indre-et-Loire, Loir-et-Cher).

Le concours des différents intéressés peut encore se présenter sous les formes suivantes :

Garantie d'intérêts de 5 0/0 combinée avec livraison de terrains moyennant une somme fixe à payer par le concessionnaire.

Garantie combinée avec l'allocation de subventions en capital payables au fur et à mesure de l'avancement des travaux, ou en un nombre déterminé d'annuités.

Livraison de terrains et de certains matériaux.

SECTION II. — Résultats et critique de la loi.

Nous allons rechercher les résultats produits par la loi du 11 juin 1880. Ils se dégageront d'ailleurs pour ainsi dire d'eux-mêmes et sans qu'il soit besoin de longs commentaires (1) des statistiques que nous allons donner.

Voyons tout d'abord quel est le développement atteint par le réseau des chemins de fer d'intérêt local.

(1) Nous retrouverons d'ailleurs les critiques que l'on peut adresser à la loi du 11 juin 1880 dans le chapitre XIII où nous nous proposons d'étudier les projets de réformes qui ont été présentés jusqu'à ce jour.

Situation successive du réseau d'intérêt local.

LOI DU 11 JUIN 1880

139

ANNÉES	LOI DE 1865			LOI DE 1880			TOTAL		
	En exploitation	En construction ou à construire	TOTAL	En exploitation	En construction ou à construire	TOTAL	En exploitation	En construction ou à construire	TOTAL
1866.....	»	232	232	»	»	»	»	232	232
1867.....	47	685	702	»	»	»	47	685	702
1868.....	90	914	1.004	»	»	»	90	914	1.004
1869.....	473	1.390	1.563	»	»	»	473	1.390	1.563
1870.....	293	1.521	1.814	»	»	»	293	1.521	1.814
1871.....	425	1.539	1.964	»	»	»	425	1.539	1.964
1872.....	746	1.842	2.588	»	»	»	746	1.842	2.588
1873.....	1.281	2.350	3.631	»	»	»	1.281	2.350	3.631
1874.....	1.497	2.772	4.269	»	»	»	1.497	2.772	4.269
1875.....	1.798	2.568	4.366	»	»	»	1.798	2.568	4.366
1876.....	2.147	2.446	4.593	»	»	»	2.147	2.446	4.593
1877.....	2.309	2.827	5.136	»	»	»	2.309	2.827	5.136
1878.....	2.068	2.392	4.460	»	»	»	2.068	2.392	4.460
1879.....	2.159	1.713	3.872	»	»	»	2.159	1.713	3.872
1880.....	2.187	1.492	3.679	»	»	»	2.187	1.492	3.679
1881.....	2.110	850	2.960	»	297	297	2.110	1.147	3.257
1882.....	2.311	589	2.900	»	675	675	2.311	1.264	3.575
1883.....	1.427	318	1.745	»	942	942	1.427	1.260	2.687
1884.....	1.436	309	1.745	160	890	1.050	1.596	1.199	2.795
1885.....	1.449	296	1.745	318	1.466	1.784	1.767	1.762	3.529
1886.....	1.411	276	1.687	458	1.493	1.951	1.869	1.769	3.638
1887.....	1.421	266	1.687	811	1.188	1.999	2.392	1.454	3.846
1888.....	1.420	242	1.662	965	1.101	2.066	2.385	1.343	3.728
1889.....	1.420	242	1.662	1.525	774	2.299	2.945	1.016	3.961
1890.....	1.420	228	1.648	1.701	740	2.441	3.121	968	4.089
1891.....	1.354	228	1.582	1.931	811	2.742	3.285	1.039	4.324
1892.....	1.136	220	1.356	2.133	742	2.875	3.269	962	4.231
1893.....	1.436	175	1.611	2.435	577	3.012	3.571	752	4.323
1894.....	1.145	148	1.293	2.585	675	3.260	3.730	823	4.553
1895.....	1.107	40	1.147	2.782	682	3.464	3.889	722	4.611
1896.....	»	»	»	»	»	»	4.060	1.051	5.111

En 1896 les chemins de fer se répartissaient ainsi par départements :

**Nombre de kilomètres de chemins de fer d'intérêt local
par département.**

		Dont à construire			Dont à construire
Ain	21	»	Mayenne.....	140	»
Aisne	126	10	Meurthe - et - Mo-		
Allier.....	228	3	selle.....	18	»
Alpes-Maritimes..	3	»	Meuse.....	187	»
Ardennes.....	111	»	Nord.....	251	25
Bouch.-du-Rhône.	274	»	Oise.....	142	»
Calvados.....	28	»	Orne.....	16	»
Charente	46	»	Pas-de-Calais....	336	43
Cher	56	»	Puy-de-Dôme....	47	»
Finistère.....	102	»	Basses-Pyrénées..	8	»
Gard	2	82	Hautes-Pyrénées .	24	21
Haute-Garonne...	»	24	Rhône.....	153	»
Gers.....	331	12	Haute-Saône....	22	»
Gironde	176	20	Saône-et-Loire...	53	»
Hérault.....	213	»	Sarthe.....	356	»
Indre-et-Loire...	98	11	Savoie.....	9	»
Isère	184	»	Haute-Savoie	12	3
Landes	135	»	Seine-Inférieure..	5	1
Loire.....	74	»	Seine-et-Marne...	80	»
Loire-Inférieure..	74	30	Seine-et-Oise.....	53	»
Maine-et-Loire...	231	»	Somme.....	339	11
Manche.....	56	9	Var	83	»
Marne.....	4	»	Vosges	55	»
Hte-Marne.....	27	»	Yonne.....	75	»

Les départements qui, pendant l'année 1896, ont obtenu des concessions, sont les suivants :

Aisne	8 kilomètres	
Haute-Garonne. . . .	82	—
Gers	24	—
Rhône	92	—
Nord	24	—
Mayenne	148	—
Loire	116	—
Isère	11	—

En 1896, 167 kilomètres de chemins de fer d'intérêt local furent livrés à l'exploitation dont :

10	dans l'Hérault
41	— le Nord
82	— le Maine-et-Loire
8	— les Ardennes
9	— la Charente
17	— la Charente-Inférieure

Parmi les lignes d'intérêt local quelques-unes ont donné des résultats satisfaisants ; ce sont :

Le réseau d'intérêt local de la Gironde,
— — — des Landes.

Les lignes de Denain au Câtelet et de Cambrai à Catillon.

La ligne de Lyon à St-Just, à Vaugrenay et à Mornant.

— d'Etival à Senones.

— d'Hermes à Beaumont qui a été jusqu'à fournir un produit net de 1.577 francs par kilomètre.

La ligne de Bourges à Dun-sur-Auron qui, dès la première année d'exploitation, donna pour 34 kilomètres 64.000 francs de recettes contre une dépense de 27.000 fr.

Ces résultats malheureusement sont rares et, il faut bien le dire, un grand nombre de lignes n'ont pas même couvert leurs dépenses d'exploitation. Ce sont : les réseaux d'intérêt local des Bouches-du-Rhône, de la Meuse, de Seine-et-Marne et de la Somme.

La ligne d'Angoulême à Rouillac.

— de Gudmont à Rimaucourt

— d'Estrée-St-Denis à Froissy.

La ligne de Gerzat à Maringue et de Riom à Volvic.

— de Valmondois à Marines.

— de Hyères à St-Raphaël.

— de St-Georges de Commiers à la Mure.

Ces résultats viennent pour une grande part des dépenses excessives faites par les Compagnies locales dans la construction de leurs voies.

Voici d'ailleurs un tableau qui montrera quel a été dans plusieurs départements le coût kilométrique.

Départements	Coût kilométrique	Recette kilométrique
Rhône	161.000	6.832
Var	152.192	1.938
Vosges	143.333	12.842
Haute-Marne . .	130.137	5.610
Seine-et-Oise . .	126.000	2.364

Cet excès de dépenses ne se rencontre heureusement pas dans tous les départements.

Départements	Coût kilométrique	Recette kilométrique
Landes	50.584	2.279
Indre-et-Loire . .	50.669	1.440
Marne	57.155	1.863
Sarthe	57.447	2.690

Il y a d'ailleurs depuis quelques années une tendance assez marquée à diminuer les dépenses de construction.

Si maintenant, nous quittons la France pour faire ces mêmes recherches à l'étranger, voici ce que nous constatons :

Le prix de revient moyen du kilomètre en Allemagne a

été, de 1886 à 1892, pour les voies normales de 77.870 fr., et en France de 140.500 francs ; pour les lignes à voie d'un mètre de 36.069 francs en Belgique, de 59.840 francs en Allemagne et de 76.724 francs en France.

L'exploitation a donné un produit net moyen de 850 fr. pour les lignes à voie normale, en France, tandis que ce produit atteignait 3,550 francs en Allemagne.

Pour les lignes à voie étroite de 1 mètre, le produit net moyen était de 1.640 francs en Allemagne, 1.080 francs en Belgique, tandis qu'en France, nous trouvons le plus souvent un déficit.

Examinons maintenant le rapport qui existe au point de vue des dépenses de premier établissement entre la France, la Belgique et l'Allemagne.

Lignes à voie étroite (en 5 ans)

	Prix moyen	Maximum	Minimum
France	76.724	81.318	73.698
Allemagne (a)	59.840	65.900	53.500
— (b)	64.690	67.160	62.360
Belgique	36.069	39.532	29.970

Lignes à voie normale (en 5 ans)

France	140.502	144.643	135.732
Allemagne	77.870	86.460	72.380

Les chemins de fer vicinaux belges n'ont jamais une largeur de voie supérieure à 1 mètre.

Nous avons indiqué sous *a* le prix de revient des lignes à voie de 1 mètre de largeur ; la plupart sont établies sur les accotements des routes, et sous *b* le prix de revient des lignes étroites de 0^m60, 0^m75 et 0^m90.

Demandons-nous maintenant à combien s'élèvent les charges de l'Etat, des Compagnies et divers. Les voici au 31 décembre 1895.

1° Lignes à voie normale.

Longueur exploitée : 1592 kilomètres.

	Total	Par kilomètre	Proportion 0/0
Etat.	12.414.057	7.797	6,6
Compagnies.	125.150.593	78.612	66,8
Divers.	49.774.704	31.266	26,6
Ensemble	187.339.354	117.675	100,0

2° Lignes à voie étroite.

Longueur exploitée : 2.271 kilomètres.

Etat.	1.268.869	559	0,7
Compagnies.	147.323.045	64.872	85,6
Divers.	23.619.487	10.400	13,7
Ensemble	172.211.401	75.831	100,0

3° Ensemble des lignes à voie normale et à voie étroite
(Totaux et moyenne).

Longueur exploitée : 3.863 kilomètres.

Etat.	13.682.926	3.542	3,8
Compagnies.	272.473.638	70.534	75,8
Divers.	73.394.191	18.999	20,4
Ensemble	359.550.755	93.075	100,0

Nous venons de voir l'étendue du réseau des chemins de fer d'intérêt local, le prix de revient kilométrique, le quantum de l'intervention financière de l'Etat, des Compagnies et divers, recherchons maintenant quel est le capital réalisé.

ACTIONS			CAPITAL A AMORTIR			CAPITAL AMORTI		SOMMES EMPLOYÉES EN 1896 pour le service du capital		
au 31 décembre 1896			Par action	Ensemble	Nombre d'actions amorties	Montant	ACTIONS Dividende et Intérêt	Amortissement		
Nombre d'actions émises	Capital réalisé									
204.920	97.575.533		»	102.460.000	4.180	2.052.500	2.814.167	98.000		
au 31 décembre 1895										
190.004	92.975.783		»	95.002.000	4.001	1.963.000	2.702.585	664.000		
OBLIGATIONS			CAPITAL A AMORTIR			CAPITAL AMORTI		SOMMES EMPLOYÉES EN 1896 pour le service des obligations		
au 31 décembre 1896			Par obligation	Ensemble	Nombre d'obligations	Montant	Intérêt	Amortissement	Ensemble	
Nombre d'obligations	Capital réalisé									
360.155	130.342.367		»	179.370.350	9.357	4.577.225	5.186.342	546.925	5.733.237	
au 31 décembre 1895										
362.231	131.054.527		»	180.197.350	8.166	3.989.475	5.181.239	480.800	5.662.039	

L'on est frappé, en étudiant les statistiques et en les comparant entre elles, de l'opposition souvent grande qui existe entre les lourdes charges de l'Etat et des départements et l'insuffisance du trafic d'une part, et d'autre part la situation relativement prospère de certaines Compagnies concessionnaires. Telle Compagnie par exemple a pu, depuis 1880, réaliser près de 6.000.000 de bénéfices, alors que les insuffisances à la charge des contribuables dépassaient 9 millions.

Cette opposition, croyons-nous, est la conséquence du système des forfaits dont nous allons essayer de montrer les inconvénients.

Tout d'abord à la suite de quelles circonstances, les départements ont-ils eu l'idée d'adopter le forfait ?

C'est par suite de la modification que la loi de 1880 a apportée au régime de la loi de 1865 en remplaçant la subvention fixe par la garantie d'intérêts ; ce changement impliquait pour les départements, l'obligation de surveiller attentivement les réseaux d'intérêt local, de vérifier avec soin leurs comptes de recettes et de dépenses, de veiller enfin à la stricte exécution des contrats passés par eux. Le forfait avait le grand avantage de les débarrasser de l'incertitude qui eût désormais pesé sur eux.

Aussi considérèrent-ils que le système le plus simple et le meilleur consistait à faire un forfait d'exploitation qui ne laissait plus à leur charge qu'une simple vérification d'écritures. Voyons donc en quoi consiste le forfait.

Il peut être de plusieurs sortes : forfait de construction, d'exploitation, ou enfin d'émission.

1° *Forfait de construction.* — Loin d'amener une économie, il conduit nécessairement à une augmentation sensible dans les dépenses.

En effet, le concessionnaire a tout intérêt à majorer les devis de façon à courir le moins de risques possible, et puis une fois le forfait accepté, à économiser sur les devis, le prix de revient des travaux, leurs conditions d'exécution, enfin sur la qualité des matériaux employés.

Il nous faut bien préciser la portée du reproche que nous adressons au système du forfait. En prescrivant l'économie de la part du concessionnaire nous ne nous mettons pas en contradiction avec l'opinion que nous avons maintes fois affirmée dans le cours de cet ouvrage ; ce que nous repoussons, c'est l'économie mal comprise, celle par exemple, qui consiste à employer des matériaux de mauvaise qualité, ou à établir la voie d'une façon peu solide.

Nous approuverions, au contraire, que le concessionnaire fit tous ses efforts pour diminuer le montant des dépenses par une rectification de tracé par exemple.

Le prix forfaitaire ne peut donc pas donner de bons résultats. Cela tient, moins à sa nature, qu'à l'application qu'on en fait. Pour pouvoir réussir, il faudrait en effet qu'il remplît les deux conditions suivantes, ce qui n'est guère possible :

1° Il devrait tout d'abord ne pas être trop élevé. Or il est bien difficile de déterminer avec une certaine précision à l'avance le montant de la dépense que peuvent entraîner des travaux, surtout lorsqu'ils sont d'une certaine im-

portance. Or c'est toujours au détriment de l'Etat que tourne l'incertitude, car le concessionnaire fixe toujours le forfait à une somme supérieure à celle qu'il pense avoir à déboursier.

2° Il faudrait contrôler sans cesse le concessionnaire pour qu'il ne réalise pas des économies au détriment de la bonne exécution de la ligne.

2° *Forfait d'exploitation.* — Ici encore les inconvénients sont grands. Le principal consiste en ce que, grâce à cette combinaison, le concessionnaire a intérêt à éviter toute augmentation de trafic. En effet lorsque le minimum fixé par la loi n'est pas atteint, toute augmentation des recettes entraîne une diminution également correspondante des sommes payées au titre de la garantie, et les sommes que perçoit le concessionnaire restent constantes quelle que soit la recette. Mais par contre, ses frais augmentent par suite du développement du trafic qui nécessite un personnel plus important, un matériel plus nombreux.

Or cet inconvénient est d'une importance telle qu'à lui seul il suffit à condamner le système du forfait d'exploitation.

3° *Forfait d'émission.* — Les Compagnies grâce à ce procédé trouvent à placer leurs titres à un taux légèrement supérieur à 5 0/0, ce qui leur procure un bénéfice égalant la différence qui existe entre le taux qui leur est garanti et le taux effectif de l'émission.

L'inconvénient capital de ce système c'est que la spéculation se trouve ainsi à la base de toute constitution de société d'exploitation, ce qui ne peut tarder à en vicier les

résultats, car, nous ne cesserons de le répéter, les entreprises de lignes d'intérêt local ne sont viables qu'à la condition d'être, dans la mesure du possible, dégagées des préoccupations pécuniaires, et de ne viser qu'à l'intérêt de la région traversée. Depuis quelque temps d'ailleurs, l'Administration et le Conseil d'Etat se refusent à adopter des conventions forfaitaires, et s'efforcent à revenir à un règlement plus conforme à l'intention du législateur.

CHAPITRE XII

DES DÉCRETS ET CIRCULAIRES POSTÉRIEURS

A LA LOI DU 11 JUIN 1880.

La loi du 11 juin 1880 a été complétée sur divers points par les décrets suivants :

1^o Décret du 18 mai 1881 portant règlement d'administration publique sur la forme des enquêtes en matière de chemins de fer d'intérêt local.

2^o Décret du 6 août 1881 approuvant le cahier des charges type pour la concession des chemins de fer d'intérêt local.

Le cahier des charges est annexé à ce décret.

3^o Décret du 30 mars 1882 portant règlement d'administration publique pour l'exécution des articles 16 et 39 de la loi du 11 juin 1880. Il détermine notamment la fixation du capital de premier établissement, les pièces que le concessionnaire doit remettre au préfet, les comptes qu'il doit lui soumettre.

4^o Décret du 23 décembre 1885 modifiant l'article 8 du décret du 20 mars 1882.

Voici le nouvel article 8 : « Lorsqu'il n'y a pas accord entre l'Etat, le département ou la commune et le concessionnaire, les comptes sont soumis avec toutes les pièces à l'appui à la Commission de vérification des comptes des

Compagnies de chemins de fer, instituée en exécution du décret du 28 mars 1883.

« La Commission adresse son rapport au Ministre des Travaux publics qui statue, après avoir pris l'avis du Ministre des Finances, sauf recours au Conseil d'Etat.

« Par dérogation à l'article 7, cette Commission est toujours consultée sur les comptes des lignes d'intérêt local et des tramways dont les concessionnaires sont liés à l'Etat par des conventions financières pour des chemins de fer d'intérêt général. Elle est en outre consultée directement et sans l'intervention de la Commission locale prévue par l'article 5 sur les comptes des lignes d'intérêt local et des tramways non concédés ainsi que sur les comptes des tramways concédés à un département ou à une commune et non rétrocedés.

« Dans tous les cas, elle a les pouvoirs conférés par l'article 6 aux commissions locales. »

5^e Circulaire du Ministre des Travaux publics du 12 janvier 1888 fixant la largeur de la voie à donner aux chemins de fer d'intérêt local.

Cette circulaire est ainsi conçue : « Monsieur le préfet, en présence de l'extension que prennent en France, sous le régime de la loi du 11 juin 1880, les chemins de fer d'intérêt local et tramways à vapeur à voie étroite, le Gouvernement a été amené à reconnaître que pour aider à la prospérité commerciale de ces entreprises qui, le plus souvent, engagent les finances de l'Etat, et rendre ces voies ferrées véritablement utilisables pour les transports militaires, il devenait indispensable de les approprier, par l'adoption

d'une largeur de voie unique, à la circulation du même matériel. Cette largeur ne peut être évidemment que celle d'un mètre entre les bords intérieurs des rails, déjà réalisée sur la presque totalité des lignes existantes.

« En conséquence, après avoir pris l'avis de mon collègue de la Guerre, j'ai résolu de ne provoquer à l'avenir, sauf exceptions dûment justifiées et admises par mon administration d'accord avec l'autorité militaire, la déclaration d'utilité publique d'aucun chemin de fer ou tramway à vapeur à voie étroite qui serait projeté avec une largeur de voie autre que celle sus-indiquée. J'ai décidé en outre, toujours dans le double intérêt invoqué ci-dessus, que toutes les fois qu'une ligne d'intérêt local ou un tramway à voie étroite devra se relier à une ou plusieurs lignes à voie normale, le cahier des charges de la concession devra contenir une clause spéciale prescrivant l'établissement dans la ou les gares de jonction de moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises. »

CHAPITRE XIII

PROJETS DE RÉFORMES A APPORTER A LA LOI DU 11 JUIN 1880.

Nous avons déjà eu maintes fois l'occasion de signaler les inconvénients qui résultent de la loi de 1880. Nous croyons qu'ils tiennent plutôt à la manière dont cette loi a été appliquée qu'à l'économie même de ses dispositions. Quoi qu'il en soit, de nombreux projets de révision ont été présentés. Ils touchent principalement aux questions financières. Cependant le 25 mars 1882, MM. Chéneau et Labuze, députés, ont proposé quelques changements dont quelques-uns n'appartenaient pas à cet ordre d'idées. Ils demandaient que la déclaration d'utilité publique intervînt avant la concession, que des facilités fussent accordées aux départements pour leurs emprunts, que la procédure d'expropriation fût simplifiée. Ils regrettaient enfin que la loi de 1880 n'eût prévu que le système de la concession totale et eût exclu celui de la construction par le département ou celui de la construction et de l'exploitation directe. Sur ce dernier point, nous ne sommes nullement d'accord avec les honorables auteurs de la proposition, car nous ne voyons aucun article de la loi de 1880 qui interdise aux départements et aux communes d'exécuter une partie des travaux.

Les critiques suscitées par la loi de 1880 n'ont d'ailleurs

pas échappé au Gouvernement, aux Chambres et au Conseil d'Etat qui se sont émus de l'état de choses que nous avons décrit.

Une réaction s'est assez rapidement produite contre cette loi et l'on a songé à la reviser.

Elle a en effet, et c'est là un des reproches les plus sérieux qu'on puisse lui adresser, le grave inconvénient d'employer les deniers de l'Etat avec une magnanimité qui n'existait pas sous l'empire de la loi de 1865, car le législateur de 1880 en décidant que la garantie de l'Etat pourrait s'élever jusqu'à 400.000 francs par département, s'expose à mettre annuellement le budget dans l'obligation de supporter un jour, une dépense de 35.000.000 alors qu'on avait limité à 6.000.000 dans la loi antérieure le maximum des subventions à payer.

Le fonctionnement de la loi de 1880 n'entraîne pas seulement des sacrifices onéreux pour l'Etat, mais encore pour les départements et les communes.

En effet, les charges que les départements supportent sont fort élevées; c'est ainsi qu'en 5 ans, pour 271 kilomètres, le département de la Gironde a eu à payer 2.480.000 fr.; celui des Bouches-du-Rhône, 2.733.000 francs pour 133 kilomètres; celui de l'Allier enfin 1.100.000 francs pour 160 kilomètres.

Une commission spéciale instituée par décision du 30 novembre 1889, présidée par M. Chauchat, conseiller d'Etat, et dont le rapporteur fut M. l'ingénieur des Ponts et Chaussées Brosselin, fut chargée d'étudier les questions concernant les chemins de fer d'intérêt local. Dans ce but, elle

envoya des questionnaires aux Conseils généraux, aux ingénieurs, aux préfets, aux concessionnaires, et se livra en outre à des enquêtes sur place.

Le 20 décembre 1889 le Ministre adressa une circulaire qui prouve bien que l'abrogation de la loi de 1880 était à l'ordre du jour. Il envoya aux préfets des cadres à remplir et les invita à lui fournir des renseignements sur les modes de concession de chaque ligne, les prix d'établissement alloués aux concessionnaires, les dépenses réelles d'établissement.

Les questions posées étaient nombreuses. Elles portaient sur les points suivants.

Quel est le critérium qui permet de distinguer un chemin de fer d'intérêt local et un tramway ? (Nous examinerons cette question lors de l'étude que nous ferons sur les tramways.)

Quand l'intervention du Ministre des Travaux publics doit-elle se produire ?

Faut-il continuer à appliquer la loi de 1880 sous laquelle le Ministre n'examine les projets que lorsque les conventions ont déjà été arrêtées par le département ou la commune ?

Ne vaut-il pas mieux accorder au Ministre le droit de s'opposer à l'enquête au cas où l'État ne devrait pas ultérieurement fournir son concours financier ?

La Commission a adopté cette solution.

Est-elle satisfaisante ? Nous ne le croyons pas ; en voici la raison : c'est qu'il nous semble bien difficile que le Ministre puisse statuer en connaissance de cause, et décider si une garantie d'intérêts doit ou non être accor-

dée, au cas où une enquête préalable n'est pas encore intervenue.

Avec la question des garanties à exiger du concessionnaire, la plus importante dont la Commission ait eu à s'occuper est certainement celle de savoir sous quelle forme l'Etat devait prêter son concours financier.

Fallait-il maintenir la garantie d'intérêts ? Devait-on, au contraire, revenir au système de la subvention ? La Commission a pensé qu'il valait mieux maintenir la loi de 1880, et y apporter quelques modifications. Nous allons les examiner ainsi que le projet du Gouvernement et les décisions prises par la Commission spéciale chargée de l'étudier et dont le rapporteur fut M. Georges Cochery, député (1).

Disons tout d'abord que la révision devait porter, d'après la Commission chargée des études préparatoires, sur l'ensemble des dispositions de la loi de 1880. Le Conseil d'Etat, le Gouvernement et la Commission des chemins de fer furent au contraire d'avis de ne modifier que les stipulations financières et de ne faire porter les réformes que sur :

1° Le mode et le quantum du concours financier de l'Etat, du département ou de la commune.

2° La fixation du capital de construction et des frais d'exploitation.

3° La proportion qui devait exister entre le capital actions et le capital obligations.

Examinons d'abord l'importante question du concours financier.

(1) Chambre des députés, annexe au procès-verbal de la séance du 29 mars 1893.

La Commission a pensé avec raison qu'il faut laisser au Gouvernement le choix entre la garantie et la subvention. Cela tient à ce qu'il est bien difficile de poser un principe formel, de se prononcer d'une façon absolue sur la supériorité de l'un de ces deux systèmes sur l'autre, chacun ayant ses inconvénients, mais chacun aussi présentant ses avantages. L'essentiel est de bien les appliquer. Or nous ne croyons pas que cela eût été fait jusqu'à présent.

Avec la subvention une fois donnée, le concessionnaire se trouve dans l'obligation de continuer la construction à ses frais, et d'assumer les risques d'exploitation. Nous croyons que la subvention aurait pu donner des résultats plus satisfaisants, si on en eût mieux réglé l'application, et si, au lieu d'un concours incomplet, l'Etat eût donné un capital correspondant aux dépenses nécessaires pour mener à bonne fin la construction. L'on n'aurait pas vu alors ce que l'on a si souvent constaté à cette époque : un concessionnaire qui ne pouvait achever la construction, et le département ou la commune obligés d'y pourvoir. Et encore ne peut-on pas dire que l'Etat ne doit pas fournir une subvention trop complète, la création de ces chemins de fer étant principalement une affaire d'intérêt local ?

Avec la garantie d'intérêts, nous ne trouvons pas cet aléa, ce stimulant. Bien au contraire, les risques que peut avoir à endosser le concessionnaire sont faibles et dans bien des cas il sera peu poussé à étendre son trafic, car ses bénéfices seront souvent d'autant plus élevés que la dépense sera moins grande, et le trafic moins important.

Le Gouvernement dans son projet fixait à 75 ans la durée

de la concession et proposait de fixer à 750 francs, par kilomètre, le maximum des sommes à verser pour couvrir l'insuffisance de l'exploitation.

Ce qui constitue la différence avec la loi de 1880, c'est que celle-ci avait établi le maximum en le faisant porter sur l'ensemble des subventions, tandis que le Gouvernement le fait porter sur les insuffisances d'exploitation.

Mais d'où vient ce chiffre de 750 francs, est-il arbitraire ; ou au contraire, correspond-il à quelque réalité ?

Ce qui a déterminé le Gouvernement à le choisir, c'est qu'il représente la somme annuelle à laquelle s'élève en général l'entretien des voies.

On peut supposer en effet qu'une ligne pour laquelle la dépense est de 2.500 francs peut donner 1.750 francs de recettes et que celle qui exige une dépense de 2.000 francs rapportera 1.500 francs.

Dans le sens du maintien de la garantie d'intérêts on peut encore dire que si elle n'a pas donné les bons résultats qu'on était en mesure d'en attendre, c'est qu'elle avait été détournée du but qui lui avait été assigné.

On a fini en effet par l'appliquer au capital actions et l'on en a fait ainsi, suivant l'expression de M. G. Cochery, un véritable emprunt indirect, et la prise en charge réelle par l'Etat de tous les risques du concessionnaire. Or telle n'est pas la raison d'être de la garantie qui ne doit protéger que le capital obligations, les risques de l'entreprise devant être supportés par les seuls actionnaires.

Le Gouvernement se proposa aussi de limiter la durée de la subvention de l'Etat. Il fut alors décidé qu'au cas où

la durée des conventions d'exploitation serait différente de celle de la période d'amortissement, on prendrait comme base des subventions de l'Etat, les engagements respectifs des départements.

La loi de 1880 a eu encore cet inconvénient de mettre à la charge du Département et de l'Etat, le capital de premier établissement, non pas en le faisant constituer par eux, mais par des intermédiaires. Or voici quelle en a été la conséquence : c'est que, le crédit personnel de ceux-ci ne pouvant forcément être que très inférieur au leur, le sacrifice fait par l'Etat n'est pas en rapport avec l'avantage retiré par le concessionnaire. En effet, avec un concours financier moindre, l'Etat eût pu obtenir les mêmes résultats, et avec une garantie d'intérêts égale, le concessionnaire eût eu plus qu'il n'a actuellement avec cette même garantie.

On peut nous objecter, il est vrai, que la constitution du capital par un intermédiaire a été employée pour les chemins de fer d'intérêt général et a donné de fort bons résultats. Oui sans doute, mais il ne faut pas perdre de vue qu'en matière de crédit, les grandes Compagnies peuvent être comparées à l'Etat, la sécurité de leurs titres étant la même (1).

Le Gouvernement a pris également dans son projet des mesures relatives à l'apport du concessionnaire. Voici ce qu'il décida à ce sujet :

« Quelles que soient les combinaisons adoptées dans

(1) En Angleterre, l'Etat se charge de faire bénéficier les établissements locaux de son crédit en vue de leur faciliter la réalisation de leurs travaux. La situation est analogue en Allemagne et en Belgique, où l'Etat et les pouvoirs locaux ont souvent une partie importante du capital actions

les conventions passées entre le concessionnaire et le département ou la commune, le concessionnaire devra toujours fournir une partie du capital de premier établissement qui ne sera pas inférieure à un quart du capital. »

Le principe posé est excellent. Nous repoussons cependant cette mesure, car elle obligerait souvent la Compagnie à faire un emprunt pour se procurer la somme qui lui est demandée. Or ceci ne serait guère compatible avec le caractère bon marché que doivent avoir ces chemins de fer. Ce serait d'ailleurs retomber d'un inconvénient dans un autre.

Nous ne pouvons qu'approuver par contre l'interdiction des forfaits formulée par la Commission.

Celle-ci a cru devoir cependant apporter un léger tempérament à la prohibition qu'elle formulait. Le voici : « Les dépenses d'exploitation ne peuvent pas faire l'objet d'un forfait. Elles sont limitées par des maxima dans l'acte de concession qui peut donner au concessionnaire, soit une prime allouée sur les économies réalisées dans l'exploitation, soit une subvention fixe annuelle. »

Cette subvention par sa nature même ne pourra jamais atteindre le montant de la dépense, mais elle aura du moins le grand avantage d'intéresser le concessionnaire au développement des recettes, ce qui est à notre avis une condition importante de la réussite de l'entreprise.

Le projet du Gouvernement proposait en outre de modifier le taux de la garantie et le maximum de l'amortissement.

Le maximum de l'annuité garantie était fixé d'après la loi du 11 juin 1880 à 5 0/0. Cette annuité se composait de

deux éléments, l'un représentant l'intérêt, et l'autre l'amortissement. Mais ce résultat bizarre se produisit alors que le taux de l'intérêt variait proportionnellement avec la durée de la concession et se trouvait ainsi d'autant plus élevé que celle-ci était accordée pour un temps plus long. Cette conséquence était mauvaise, mais logique en ce sens que, lorsque la durée d'amortissement augmentait, la partie de l'annuité qui lui correspondait diminuait par ce fait seul.

Aussi le projet proposa-t-il de distinguer ce qui correspond, dans l'annuité, à l'intérêt et à l'amortissement, et d'accepter comme taux celui de 3.75 0/0 pour l'intérêt.

Le quantum de ce taux était-il bien fixé ? Il est permis, avec M. Cochery, d'en douter.

L'honorable rapporteur du projet de loi fait remarquer en effet que le taux d'intérêt correspondant à une annuité de 5 0/0 est :

Pour 99 ans de	4 fr. 958 0/0
» 75 »	4 fr. 857 »
» 60 »	4 fr. 705 »
» 50 »	4 fr. 426 »
» 40 »	3 fr. 930 »
» 30 »	2 fr. 844 »

Le chiffre de 3 fr. 75 selon lui est trop réduit, et de nature à ne permettre la construction des chemins de fer d'intérêt local qu'aux entreprises dont le crédit est déjà stable et à créer ainsi en leur faveur un véritable monopole.

La Commission pensait d'ailleurs qu'il valait mieux faire dépendre le maximum, du taux de la rente en opé-

rant la réduction de l'impôt et en décidant qu'il ne devrait pas dépasser de plus de 0 fr. 65 le taux des rentes.

Dans ce même ordre d'idées, le Gouvernement proposa aussi de limiter à un maximum de 0 fr. 75 0/0 l'amortissement entrant dans le calcul de l'annuité garantie, ce qui, au taux de 3 fr. 75 0/0, revient à demander une durée d'au moins 49 années pour l'amortissement.

La Commission ne pensa pas que ce système fût susceptible de donner de bons résultats, car il risquait de prolonger indéfiniment la durée du concours financier des départements et des communes. Elle proposa de limiter la subvention de l'Etat à 60 ans pensant ainsi que les départements auraient la sagesse de ne pas dépasser cette période.

Le texte adopté par la Commission fut le suivant. Nous mettons en regard celui du Gouvernement. L'on pourra mieux voir ainsi les différences qu'ils comportent.

Texte du Gouvernement.

ART. 13. — Lors de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, l'Etat peut s'engager envers le département ou la commune, en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation, l'intérêt annuel du capital de premier établissement à trois francs soixante-quinze pour cent (3 fr. 75 0/0) et l'amortissement au même taux pendant toute la durée de la concession, sans pouvoir dépas-

Texte de la Commission.

ART. 13. — Lors de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, l'Etat peut s'engager envers le département ou la commune, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation, l'intérêt annuel du capital de premier établissement et l'amortissement pendant toute la durée de la concession, — à subvenir pendant une durée qui ne peut dépasser 60 années pour partie

ser soixante-quinze centimes pour cent (0 fr. 75 0/0), à subvenir, pour partie, au paiement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

au paiement de cette insuffisance à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune avec ou sans le concours des intéressés et dans les limites ci-après :

Le taux de l'intérêt garanti au capital de premier établissement ne peut, déduction faite de l'impôt, dépasser de plus de 0 fr. 65 le taux moyen de la rente française du taux nominal le plus réduit pendant les six mois précédant la déclaration d'utilité publique.

L'amortissement sera calculé au même taux.

Enfin un des desiderata de la Commission fut qu'on revînt sur le dernier paragraphe qui permettait de dépasser la proportion de moitié pour l'émission des obligations. Ceci, en effet, a donné lieu à de nombreux abus. Aussi la Commission proposa-t-elle de n'accorder cette faveur aux Compagnies que lorsqu'elles auraient au moins quatre années d'exploitation, cas auquel l'entreprise serait à même de donner de réelles garanties en fournissant un gage suffisant aux emprunteurs.

La solution adoptée par la Commission fut soumise au Conseil d'Etat qui rendit l'avis suivant qui ne concerne que les points de la loi de 1880 qui demandaient une modification immédiate :

« Considérant que le projet admet, comme la loi de 1880,

que, dans les cas où la Compagnie est déjà concessionnaire d'autres lignes en exploitation, elle peut être autorisée à émettre des obligations pour la totalité du capital de premier établissement, si le Ministre reconnaît que les revenus nets de ces lignes sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges d'émission, mais qu'il exige, d'une part, que les lignes soient en exploitation depuis quatre années, et d'autre part que les subventions ne soient pas comprises dans l'évaluation des produits nets.

« Considérant que cette dernière condition, quoique conforme à la jurisprudence établie, a été justement critiquée, et qu'il paraît préférable de substituer au système proposé un autre système qui consisterait à comprendre les subventions dans le produit net, et à n'autoriser les Compagnies à émettre des obligations que pour les $\frac{2}{3}$ de la dépense laissée à leur charge ; qu'en effet, même s'il est reconnu qu'au moment de l'emprunt les lignes construites, ou à construire, donnent ou peuvent donner un produit net suffisant pour assurer le service des obligations, il y a lieu de craindre que ce produit net puisse dans l'avenir être entamé, par des réfections accidentelles, ou autres dépenses imprévues, que pour parer à ces éventualités, il convient d'exiger en tout cas qu'il y ait un capital-actions dont le montant soit au moins de $\frac{1}{3}$ de la dépense laissée à la charge du concessionnaire.

« Qu'en outre, en raison des difficultés que présente l'évaluation du profit net d'une ligne à construire, il est juste de n'en tenir compte que jusqu'à concurrence des $\frac{3}{4}$.

« Considérant enfin que l'expérience a démontré l'in-

convénient de permettre à une même Compagnie d'exploiter des lignes, dans des départements, éloignés les uns des autres, et d'exposer ainsi des obligataires qui n'ont en général souscrit qu'en vue d'une entreprise déterminée, à voir leur gage diminué par l'adjonction d'une affaire onéreuse, et qui n'a aucun lien avec la première, qu'il y a donc lieu de limiter l'exception au cas où les lignes, dont la Compagnie est déjà concessionnaire, sont situées dans le même département, ou se prolongeraient sur un département limitrophe.

« Est d'avis qu'il y a lieu de modifier le projet de loi dans le sens des observations qui précèdent. »

Voici la rédaction de l'article 18 § 5 telle qu'elle a été proposée par le Conseil d'Etat :

« La Compagnie concessionnaire peut être autorisée à émettre des obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, lorsque le Ministre des Travaux publics reconnaît que l'annuité, nécessaire pour couvrir l'intérêt et l'amortissement des obligations à émettre, est suffisamment assurée par les produits nets soit de la ligne à construire, soit d'autres lignes dont la Compagnie serait déjà concessionnaire dans le même département ou qui se prolongeraient sur un département limitrophe, étant entendu que les subventions sont comprises dans l'évaluation des produits nets.

« Toutefois il ne sera tenu compte du produit net d'une ligne à construire que jusqu'à concurrence des $\frac{3}{4}$; en aucun cas, le montant du capital-actions ne peut être inférieur au $\frac{1}{3}$ de la dépense laissée à la charge du concessionnaire. »

Le projet déposé par M. Yves Guyot, Ministre des Travaux publics, dont nous venons de donner le commentaire et qui fut suivi du rapport de M. Cochery, ne put être voté avant la fin de la législature et par conséquent devint caduc.

Le 27 février 1894, un nouveau projet fut présenté par M. Jonnart, Ministre des Travaux publics (1).

Au début de l'exposé des motifs, l'inconvénient qui est résulté pour les départements de ce qu'ils ont voulu construire leurs chemins de fer d'intérêt local avec un luxe excessif, est mis en lumière d'une façon heureuse, ainsi que le tort que les concessionnaires ont eu, en voulant faire concurrence aux lignes préexistantes.

Le projet n'a pas pour but de détruire dans leur intégralité les dispositions de la loi du 11 juin 1880, mais seulement de modifier celles pour lesquelles une révision paraissait nécessaire.

D'après M. Jonnart, le système de la garantie d'intérêts peut être très défendable lorsque celle-ci est fournie à une entreprise dont l'avenir est assuré et qui se trouve, par cela même, à l'abri des difficultés qui pourraient résulter temporairement pour elle de l'extension qu'elle consent à donner à son réseau. Et cependant il faut faire encore, dit-il, une restriction, car il peut arriver que des circonstances imprévues transforment les garanties qu'on croyait devoir être temporaires en des subventions permanentes, dont l'inconvénient capital serait de rendre le dividende

(1) Chambre des députés. Annexe au procès-verbal de la séance du 21 février 1894. *Journal officiel* du 15 mars 1894, p. 263 et 264.

des actionnaires indépendant des résultats de l'exploitation.

Le projet de loi propose alors, non pas de supprimer la garantie d'intérêts, mais de ne pas la généraliser en en faisant la règle. Il se montre partisan des subventions en capitaux ou en travaux. Le régime, auquel serait alors soumis le concours financier de l'Etat, serait le même que celui qui est appliqué aux départements et aux communes.

Il fait ressortir ensuite ce fait que les Compagnies de chemins de fer d'intérêt local ont pu, grâce à l'abaissement progressif qu'a subi le taux de l'intérêt, réaliser des recettes qu'il considère comme illégales.

Ce reproche est un de ceux que n'admettent pas les concessionnaires de voies d'intérêt local. Certainement, disent-ils, en 1880, notre contrat nous garantissait un intérêt à 5 0/0. Nous avons échelonné nos travaux pendant une période où le capital a sans cesse été rémunéré à un taux inférieur. Mais ce n'est que justice, car il faut une marge entre le taux garanti et le taux réel, afin de nous permettre de trouver le capital-actions qui, de jour en jour, devient de plus en plus difficile à réaliser. Et puis, à l'époque où nos concessions ont été accordées, on ne prévoyait aucune modification dans le taux de l'intérêt. Il y a eu là pour nous un hasard heureux, oui, mais il aurait pu en être autrement au cas de progression du taux de l'intérêt, et certainement, dans ce cas, l'Etat ne fût pas venu à notre secours.

En ce qui concerne les règles de construction et d'exploitation, le projet du Gouvernement est moins absolu que

celui qui a été élaboré au Conseil d'Etat et qui déclare que le capital de premier établissement ne pourrait faire l'objet d'un forfait. Il y avait là, à notre avis, une solution un peu trop radicale ; aussi, croyons-nous que M. Jonnart a eu raison de limiter l'interdiction du forfait au cas où le concessionnaire demande une garantie complète pour toutes les dépenses d'établissement. La raison en est que puisqu'il ne veut courir aucun risque, il ne saurait être admis à réaliser un bénéfice. Or il n'en est pas ainsi au cas où la garantie est partielle, car alors un certain aléa est supporté par le concessionnaire. D'autre part, ce qui fait que nous optons en faveur de cette disposition du projet, c'est que, malgré les inconvénients que nous avons signalés, les forfaits admis dans une certaine mesure, présentent l'avantage de supprimer les formalités du contrôle souvent délicates et onéreuses.

La question du capital fait également, dans le projet, l'objet de plusieurs dispositions :

Il est tout d'abord dit que le capital minimum engagé, pour constituer une véritable garantie, doit être réalisé exclusivement en actions. Ce n'est que si une fraction supérieure de ce capital est fournie par la Compagnie, qu'il s'agit de déterminer la proportion du capital-actions et obligations. Dans ce cas, les concessionnaires ne sont autorisés à émettre d'obligations que jusqu'à concurrence du double du capital-actions. Le projet exige en outre que le concessionnaire subvienne au moyen de son capital-actions à une partie des dépenses d'établissement qui ne peut être inférieure au quart de ces dépenses, quand elles

ne dépassent pas 40.000 francs le kilomètre et dans le cas contraire à 100.000 francs + $\frac{1}{8}$ de la portion de la dépense excédant 40.000 francs.

Mais ce qui surtout irrite les grandes Compagnies de chemins de fer d'intérêt local, c'est la défense à elles faite d'exploiter des lignes dans des départements éloignés les uns des autres. Cette interdiction a pour but de protéger les obligataires qui, en général, souscrivent pour une ligne qu'ils connaissent, et dont ils sont à même d'apprécier le rendement possible, et n'ont nullement l'intention de voir leur argent employé à la construction d'une voie qui peut leur être inconnue et dont les charges excessives arriveront peut-être à annihiler les recettes qui résultent de la première.

Cette interdiction n'est cependant pas absolue, elle reçoit un tempérament, au cas où la Compagnie exploite plusieurs lignes, lorsque celles-ci se trouvent comprises dans un même département ou se prolongent sur un département voisin.

Malgré cette restriction, nous ne croyons pas qu'il y ait là une disposition heureuse. Si elle était adoptée, nous verrions alors se produire un fractionnement indéfini de petites Compagnies qui ne trouveraient que très difficilement à se procurer des fonds et ne pourraient compenser les insuffisances d'une ligne par les excédents des recettes des autres. Leur sort heureux ou malheureux dépendrait uniquement des résultats de cette voie, alors qu'avec le système actuel, les fluctuations, étant réparties sur l'ensemble d'un réseau, se répartissent d'une façon moins

sensible. D'ailleurs, en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général, c'est l'ancien système qui a été appliqué.

En 1859, en effet, les concessions de chemins de fer furent divisées, au point de vue de la garantie d'intérêts, en deux groupes que l'on appela « ancien et nouveau réseau ». Ce dernier jouissait seul de la garantie. Il fut en outre décidé que lorsque le produit net de l'ancien réseau serait supérieur à un certain chiffre, l'excédent se déverserait sur le nouveau réseau et viendrait couvrir jusqu'à due concurrence l'intérêt garanti par l'Etat.

Le projet de loi enfin en ses articles 6 et 7 fixe les règles à appliquer pour le calcul des annuités de l'Etat correspondant à une subvention en capital donnée par le département et détermine la somme maxima que le concessionnaire peut recevoir pour le capital qu'il engage dans l'entreprise.

Voici d'ailleurs le projet de loi :

ART. 1^{er}. — La Compagnie concessionnaire ou rétrocessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt local ou d'un tramway doit subvenir au moyen de son capital-actions à une fraction des dépenses d'établissement et de mise en exploitation de la ligne.

Cette fraction ne pourra être inférieure :

Au quart des dépenses lorsqu'elles ne dépasseront pas 40,000 fr. par kilomètre ;

A 10,000 francs, plus le huitième des dépenses excédant 40,000 fr. lorsqu'elles seront supérieures à 40,000 francs.

ART. 2. — Aucune émission d'obligations ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances.

Aucune émission d'obligations ne doit être autorisée, aucune subvention en argent ne peut être versée à la Compagnie avant que

les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, approvisionnements sur place, travaux ou dépôt de cautionnement.

Toutefois, la Compagnie pourra être autorisée à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent ; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés à la Caisse des dépôts et consignations et ne pourront être mis à la disposition de la Compagnie que sur l'autorisation formelle du ministre des travaux publics.

ART. 3. — Il ne peut être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

La Compagnie peut être autorisée à émettre des obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, mais au plus égale au double de ce capital, lorsque le ministre des travaux publics reconnaît que l'annuité nécessaire pour couvrir l'intérêt et l'amortissement des obligations à émettre est suffisamment assurée par les produits nets, soit de la ligne à construire, soit d'autres lignes dont la Compagnie serait déjà concessionnaire ou rétrocessionnaire dans le même département ou qui se prolongeraient sur un département limitrophe, étant entendu que les subventions sont comprises dans l'évaluation des produits nets.

Il ne sera tenu aucun compte du produit net d'une ligne à construire que jusqu'à concurrence des trois quarts.

ART. 4. — Lorsqu'un chemin de fer d'intérêt local ou un tramway à traction mécanique destiné au transport des voyageurs et des marchandises doit être établi ou concédé par un département ou par une commune, ou lorsque la concession est demandée à l'Etat par un département ou par une commune, l'Etat peut s'engager envers ce département ou cette commune à subventionner l'établissement de la ligne.

ART. 5. — La subvention de l'Etat peut être donnée en capital ou en annuités dont la durée est au plus de soixante années. Elle ne peut, en aucun cas, excéder le montant des dépenses que le départ-

ement ou la commune prend à sa charge avec le concours des intéressés, s'il y a lieu.

ART. 6. — Lorsque la subvention de l'Etat est accordée sous forme d'annuités, et que le département ou la commune fournit un concours sous forme de versements en capital ou d'exécution de travaux, le montant de ce concours est converti, pour le calcul de la subvention de l'Etat, en annuités comprenant l'intérêt et l'amortissement pendant la durée de cette subvention.

L'intérêt et l'amortissement sont calculés au taux moyen de la rente française du taux nominal le moins élevé, pendant les six mois qui ont précédé la signature de la convention, augmenté de 65 centimes.

Toutefois, quand le département ou la commune s'est procuré les fonds nécessaires au paiement des versements en capital ou à l'exécution des travaux au moyen d'un emprunt, le taux de conversion ne peut excéder le taux réel de l'emprunt.

ART. 7. — En aucun cas, la subvention payée par l'Etat sous forme d'annuités ne peut avoir pour effet de porter les allocations accordées au concessionnaire au delà de la somme nécessaire :

1^o Pour rémunérer et amortir le capital fourni par lui au taux déterminé par le paragraphe 2 de l'article 6 ci-dessus ;

2^o Pour subvenir aux insuffisances de l'exploitation jusqu'à concurrence d'une somme fixée dans l'acte de concession, et qui ne peut, en aucun cas, excéder 500 francs par kilomètre.

ART. 8. — Si la Compagnie ne prend pas à ses risques et périls la rémunération, au moyen des produits nets de l'exploitation, de la fraction du capital qu'elle engage dans l'entreprise conformément à l'article 1^{er} ci-dessus, le paiement des annuités allouées pour subvenir à cette rémunération ne peut avoir lieu qu'après vérification du montant réel des dépenses.

En ce cas, les travaux sont adjugés avec publicité et concurrence, suivant les règles qui seront établies par un règlement d'administration publique.

Dans le même cas, le capital d'établissement est limité dans l'acte de concession par un maximum. L'acte peut stipuler que le capital sera augmenté :

- 1° D'une prime sur les économies réalisées dans la construction ;
- 2° Des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction ;
- 3° Des sommes employées ultérieurement pour travaux et dépenses complémentaires, conformément à des projets approuvés par le ministre des travaux publics.

ART. 9. — Dans le cas où des subventions sont allouées pour combler éventuellement les insuffisances de l'exploitation, les dépenses d'exploitation ne peuvent faire l'objet d'un forfait : elles sont limitées par un maximum dans l'acte de concession, qui peut allouer au concessionnaire une prime sur les économies réalisées par rapport à ce maximum.

Dans ce cas, si ultérieurement le produit brut de la ligne pour laquelle une garantie d'exploitation a été allouée devient suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et 6 p. 100 par an du capital de premier établissement tel qu'il est prévu par l'article 8 ci-dessus, déduction faite des subventions en capital et de la portion réalisée en obligations, la moitié au moins du surplus de la recette est partagée entre l'Etat, le département ou, s'il y a lieu, la commune et les autres intéressés, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux.

Ce partage se continue jusqu'à concurrence du complet remboursement des avances faites pour rémunérer la fraction du capital définie à l'article 1^{er} et pour couvrir les insuffisances de l'exploitation.

Le remboursement se poursuit dans les mêmes conditions au profit de l'Etat, lorsque la concession a pris fin, le département ou la commune devenant redevable des avances faites par l'Etat jusqu'à concurrence des sommes définies au paragraphe précédent.

ART. 10. — Les articles 13, 15, 18 et 36 de la loi du 11 juin 1880 sont abrogés.

Toutefois, les dispositions de ces articles restent applicables à toutes les concessions approuvées par une loi ou par un décret avant la promulgation de la présente loi (1).

(1) La législature ayant pris fin au mois de mai 1898, le projet que nous venons d'exposer est devenu caduc.

Signalons en terminant ce fait curieux que l'Etat, la plupart du temps, se refuse à accorder son concours ou que, lorsqu'il consent à le donner, il prend pour base, non pas la loi de 1880 cependant toujours en vigueur, mais les modifications qui y sont apportées par les projets ultérieurs.

Il est donc nécessaire de reviser cette loi que l'on ne juge plus à propos d'appliquer. Aussi peut-on espérer que d'ici peu le législateur, préoccupé à juste titre des réformes à apporter aux chemins de fer d'intérêt local, les soumettra à des dispositions nouvelles dont la majeure partie pourrait être empruntée au projet de M. Jonnart.

II

LES TRAMWAYS

AVERTISSEMENT

La réglementation des chemins de fer d'intérêt local et celle des tramways étant sur certains points identiques, nous n'en présenterons pas le commentaire, ne voulant signaler que ce qu'il y a de spécial à la matière qui nous occupe. Les articles auxquels nous venons de faire allusion sont les suivants :

ART. 4. — La détermination des droits de péage et des prix de transport ;

ART. 6. — Le règlement des droits réservés à l'autorité concédante, pour l'autorisation des embranchements, le rachat des concessions, la suppression ou la modification d'une partie du tracé ;

ART. 7. — Les droits et obligations du concessionnaire, pendant la durée et à l'expiration de sa concession et les cas de déchéance ;

ART. 8. — La réserve du droit d'accorder des concessions concurrentes ;

ART. 9. — La substitution du concédant au concessionnaire lors du terme de la concession ;

ART. 10. — Les cessions, fusions, modifications des concessions ;

ART. 11. — L'attribution à l'Etat du droit de classer dans son domaine les tramways départementaux ou communaux et les conditions d'exercice de ce droit ;

ART. 12. — La faculté pour les départements d'utiliser les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 ;

ART. 14. — La fixation du maximum de 400.000 francs, pour les subventions de l'Etat au profit d'un même département ;

ART. 15. — Les conditions de remboursement des avances faites par l'Etat ou les localités ;

ART. 16. — La prévision d'un règlement d'administration publique, pour déterminer les justifications à fournir par les concessionnaires et les conditions dans lesquelles seront réglés les avances ou les recouvrements de l'Etat ou des localités ;

ART. 17. — La dispense de tout service gratuit au profit de l'Etat, pour les chemins de fer non subventionnés sur les fonds du Trésor ;

ART. 18. — Les émissions d'obligations ;

ART. 19. — La remise au Ministre des Travaux publics, au Préfet et au Président de la Commission départementale, du compte rendu des résultats de l'exploitation ;

ART. 21. — Le contrôle des voies ferrées ;

ART. 24. — Le droit d'enregistrement des conventions.

PREMIÈRE PARTIE

NOTIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE PREMIER

CRITÉRIUM PERMETTANT DE DISTINGUER LES TRAMWAYS DES
CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

Nous avons vu que le législateur de 1865, préoccupé à juste titre de sillonner la France de voies économiques destinées à relier les principaux centres industriels et commerciaux entre eux, avait établi des chemins de fer d'intérêt local.

Mais la dépense était grande ; aussi songea-t-on bientôt à employer un autre type de voies ferrées. Dès 1875, M. Caillaux déposa un projet de loi dont voici sommairement le contenu. Le sol des routes nationales était emprunté ainsi que celui des autres voies publiques, sauf adhésion, en ce qui concerne ces dernières voies, des départements et des communes. Les chemins étaient placés sous le régime de la grande voirie et soumis à la loi de 1845, sauf sur certains points.

La Commission se montra favorable à ce projet qui avait l'avantage de permettre la construction des voies ferrées avec une dépense moindre que celle qui était nécessaire pour les chemins d'intérêt local. Malheureusement, la proposition ne vint pas en séance publique et l'Assemblée se sépara sans avoir rien décidé.

Le législateur de 1880 reprit ce projet et créa alors les tramways. De nombreuses discussions s'élevèrent à cette époque sur un point de détail dont l'examen occupa cependant plusieurs séances. Nous voulons parler de la distribution des articles de loi. Plusieurs membres du Parlement étaient en effet d'avis que les dispositions concernant les chemins de fer locaux et celles relatives aux tramways pouvaient être juxtaposées.

C'était l'opinion du rapporteur, M. Brice, qui avait rédigé un article 1^{er} ainsi conçu : « Les chemins de fer d'intérêt local peuvent être établis soit à travers champs, soit en empruntant pour le tout ou partie le sol des voies ferrées dépendant du domaine public de l'État, des départements et des communes. »

Mais la majorité était en sens contraire et pensait préférable de ne pas réunir dans un même article les règles souvent différentes de ces deux types de voies ferrées. Aussi fut-il décidé qu'il n'y aurait qu'une loi, mais que celle-ci contiendrait deux chapitres.

Qu'est-ce donc que les tramways ?

Quel est le critérium qui permet de les distinguer des chemins de fer d'intérêt local ?

Peut-on en donner une définition, et quelle est-elle ?

Telles sont les questions délicates qu'il nous faut examiner.

L'intérêt de la distinction entre les chemins de fer d'intérêt local et les tramways est double :

D'abord, l'utilité publique en notre matière, au lieu d'être prononcée par une loi, l'est par un décret délibéré en Conseil d'Etat, sur le rapport du Ministre des Travaux publics, après avis du Ministre de l'Intérieur.

Enfin le montant du concours financier apporté par l'Etat n'est pas le même; il est moindre pour les tramways.

La difficulté qu'il y a à dire : telle voie constitue un chemin de fer local ; telle autre au contraire doit être dénommée tramway, vient de ce que la loi est muette, et ne contient aucune définition.

L'article 26 se contente de dire : « Il peut être établi sur les voies dépendant du domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, des tramways ou voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques. »

Une Commission instituée au ministère des Travaux publics, dans le but de rechercher les modifications à introduire à la loi de 1880, décida que le critérium était constitué par le mode de construction, et que lorsque la voie ferrée se trouverait sur une route et que la ligne concédée l'emprunterait au moins dans les 2/3 de son parcours, ce serait un tramway.

Voici d'ailleurs le texte de cette commission :

« Ne seront considérées comme tramways que les lignes isolées qui emprunteront le sol des voies existantes sur

plus des $\frac{2}{3}$ de leur longueur, et les lignes reliées entre elles de façon à former un réseau unique qui satisfait à la même condition pour la partie de ce réseau à concéder à titre ferme, et non compris les concessions qui peuvent être prévues à titre éventuel. »

Le Conseil d'Etat eut lui aussi à donner son avis ; c'est ce qu'il fit par une décision du 6 août 1884 :

« Que si, en droit, le classement d'une voie ferrée comme chemin de fer d'intérêt local ou comme tramway résulte exclusivement de l'acte qui en autorise l'exécution et en déclare l'utilité publique, il entraîne des différences dans le régime légal, dans la procédure d'expropriation, dans les conditions et les limites du concours financier de l'Etat, et même dans le caractère matériel de la voie ferrée ;

« Qu'à ce dernier point de vue, notamment, le signe caractéristique des tramways est que leur plate-forme sur toute leur étendue, aussi bien dans les sections à travers champs que sur les voies publiques empruntées par le tracé, demeure accessible à la circulation ordinaire des voitures ou des piétons ou tout au moins à celle des piétons ;

« Qu'au contraire, les chemins de fer d'intérêt local sont soustraits à cette servitude, au moins en dehors des sections empruntées aux voies publiques ;

« Que dès lors le classement doit être dans chaque espèce dicté par des considérations de fait ;

« Que la nature du service de la voie ferrée, son système d'exploitation et la proportion entre la longueur des sections à établir sur des voies publiques préexistantes et

celles des sections à établir en dehors de ces voies publiques, constituent à cet égard les principaux éléments d'appréciation ;

« Que, par exemple, une ligne destinée à être exploitée de manière à prendre ou à laisser des voyageurs ou des marchandises sur tous les points du parcours doit nécessairement être accessible aux piétons et, le cas échéant, aux voitures, dans toute son étendue, et doit en conséquence être considérée comme un tramway, quelle que soit l'importance relative des sections à travers champs ;

« Qu'il en est de même d'une ligne dont les sections en déviation ne représentent qu'une fraction minime de la longueur totale ; qu'en effet, la plate-forme d'une telle ligne doit, sur la plus grande partie de son développement, demeurer affectée à la circulation ordinaire, au moins pour les piétons, et qu'il est par suite rationnel de la soumettre également à cette servitude, en dehors des voies publiques préexistantes, afin d'éviter une dualité de régime qui ne se justifierait pas suffisamment ; qu'en outre, le concessionnaire ne saurait prétendre tout à la fois au bénéfice de l'usage gratuit des voies publiques sur la presque totalité du tracé et à celui du concours plus considérable attribué aux chemins de fer d'intérêt local par la loi du 11 juin 1880 ;

« Que, pour des raisons inverses, une ligne qui, sur les $\frac{3}{5}$ de sa longueur, doit être construite en dehors des voies publiques préexistantes et qui ne doit ni prendre ni laisser de marchandises ailleurs qu'aux gares ou stations, doit être considérée comme chemin de fer d'intérêt local. »

Dans l'enquête faite lors des projets de révision de la loi de 1880, cette façon de voir ne fut pas admise d'une façon générale.

On proposa également, au moment de la discussion de la loi, de s'attacher soit à la destination de la ligne, soit encore à son mode d'exploitation.

D'après M. Bignami, directeur du chemin de fer de Turin-Ciriélanzo, qui émit son avis lors du 3^e congrès international des chemins de fer tenu à Paris en septembre 1889, les tramways sont les lignes qui occupent continuellement ou presque continuellement la route en n'empêchant pas le roulage ordinaire. Cet essai de définition ne nous paraît pas satisfaisant, car il ne prévoit pas le cas où, par suite de la disposition de la voie, le roulage ordinaire n'est pas supprimé, mais se trouve cependant gêné.

Peu importe (il est utile de le faire remarquer) que le fonctionnement du tramway ait lieu à l'aide de rails plats permettant la circulation des voitures et des piétons ou de rails saillants permettant la circulation des piétons, mais faisant obstacle à celle des voitures, peu importe enfin que la traction s'opère à l'aide de chevaux ou de moteurs mécaniques (1).

En un mot, ce qui nous paraît la marque caractéristique du tramway, c'est le fait de se superposer à une voie publique préexistante. Voilà le critérium au point de vue matériel.

Au point de vue légal, le tramway reçoit son caractère par le classement.

(1) D. P. 1881.4.23, note 1. — 1893.3.78, note 3.

CHAPITRE II

NOTIONS HISTORIQUES

Nous avons dit que la loi de 1880 est la première qui se fût occupée des tramways, mais ce serait une erreur de croire que c'est elle qui les ait créés. Elle n'a fait que les réglementer.

Les Chambres furent longues avant de se mettre d'accord sur le mot à employer pour désigner ces voies ferrées.

Le Gouvernement avait proposé le terme de « voies ferrées établies sur le sol des voies publiques ». Cette expression avait le mérite de bien correspondre à la réalité des choses, mais présentait par contre l'inconvénient d'être un peu longue.

Aussi proposa-t-on d'y substituer le mot « Tramways ». Il faut lire les comptes-rendus des séances pour se faire une juste idée de la petite révolution que ce mot faillit amener dans le Parlement. Certains membres se refusèrent à l'employer parce qu'il n'était pas d'origine française, et qu'il constituait un néologisme.

Il fallut qu'on invoquât en sa faveur le dictionnaire de Littré qui le mentionnait et les lois belge (9 juillet 1875) et espagnole (30 novembre 1877).

Ce nouveau type de voies venait de l'Amérique. Nous

croyons curieux d'indiquer les diverses opinions émises sur l'origine de ce mot.

Suivant un auteur, un train est le brancard d'une charrette ou d'une voiture; c'est également le nom d'un wagon à charbon, d'où le mot tramway, route formée de barres étroites en bois, pierre ou fer pour trains ou wagons.

Suivant un autre auteur, ce mot viendrait de Outram qui construisit au XVIII^e siècle dans les houillères d'Angleterre des voies à rails plats en fonte, munis d'un rebord et appelées *outram roads* ou *outramways*, et par abréviation tramways.

Les tramways antérieurement à la loi du 11 juin 1880 furent soumis à différents régimes suivant les époques.

Jusqu'en 1837 il suffisait d'un acte du chef du pouvoir exécutif sans qu'il fût nécessaire de faire intervenir le Conseil d'Etat, sans même qu'une enquête préalable fût faite (1).

Mais on s'aperçut alors que les garanties étaient insuffisantes en une matière que jusque-là on avait à tort considérée comme locale, alors que des intérêts généraux étaient en jeu. Aussi fut-il décidé que désormais il y aurait lieu à enquête, que cette enquête serait faite conformément à

(1) Voici les tramways à traction de chevaux créés à cette époque :

Vincennes à Sèvres	18 février 1854
Rueil à Port-Marly	15 juillet 1854
Rennes à Moidren	14 mars 1855
Sèvres à Versailles	28 avril 1855
Clermont à Riom	26 août 1857

Ces différentes voies furent prises sur les voies publiques suivant le profil normal de la route.

l'article 1^{er} de la loi du 3 mai 1841 et que le Conseil d'Etat devrait être entendu.

Quoi qu'il en soit, on se demandait encore avant la loi de 1880 si une décision du pouvoir exécutif était nécessaire ou si un simple arrêté préfectoral était suffisant. Cette deuxième solution était généralement repoussée par ce motif qu'un tel pouvoir n'appartenait au préfet qu'en ce qui concerne les chemins vicinaux, et ce en vertu de la loi de 1836.

Le Conseil d'Etat se prononça d'ailleurs en sens contraire.

C'est également à cette époque que furent établis les règlements de la circulation des tramways dans les principales villes de France :

Boulogne-sur-Mer.	24 août 1877
Dunkerque	27 -- » »
Lille.	12 octobre 1877
Montpellier	15 mai »
Orléans	22 mai »
Rouen.	16 juin »
Nantes.	21 août »
Tours	17 octobre 1878
Dijon	17 mai 1879

et enfin Paris, 10 février, 6 mars, 26 juillet, 4 et 21 août, 9 octobre 1877, 10 juin et 14 août 1878.

La mesure la plus importante prise alors fut l'obligation imposée à quiconque voulait construire un tramway d'obtenir au préalable l'autorisation.

Quoi qu'il en soit de nombreuses hésitations étaient permises, le législateur n'ayant pas encore eu à se prononcer sur le régime qu'il convenait de donner aux tramways. On

se demandait alors s'il fallait les assimiler aux chemins de fer d'intérêt local ou leur appliquer les règles concernant les services et les travaux des départements et des communes.

La loi de 1880 est venue mettre un terme à ces difficultés.

En Belgique, où le Gouvernement n'intervenait pas comme chez nous, les Conseils municipaux ou provinciaux avaient le pouvoir de faire les concessions à leur gré.

De là résulta une certaine confusion qui nécessita une loi. Elle fut promulguée le 9 juillet 1875.

Désormais les concessions doivent être faites par le Gouvernement provincial ou communal selon la nature de la voie de communication qui sert à l'établissement du tramway. L'Etat se réserve le droit de contrôle. Ce droit peut se présenter sous plusieurs formes : surveillance des tarifs, des droits de péage, interdiction de réunir des lignes qui feraient concurrence à des voies déjà existantes, etc. En Italie, la première ligne de tramways fut établie à Turin en 1872 ; peu après parurent des décrets de concession pour les provinces de Milan, Cone, Rome, Gènes. En 1880, l'Italie comprenait 586 kilomètres de tramways, 245 en voie de construction et des demandes de concession pour 1612 kilomètres.

Le coût de construction est en moyenne évalué à 23.000 fr. pour les tramways sur route non compris les frais d'expropriation, construction de gares, ni travaux d'art d'aucune sorte.

L'Espagne possède également des tramways, ils sont régis par la loi du 30 novembre 1877.

Enfin notre belle colonie, l'Algérie, possède quelques lignes qui rayonnent autour des principales villes et d'autres qui desservent les régions agricoles. Citons la ligne d'El-Affroun à Marengo qui a une longueur de 20 kilomètres et pourrait servir de modèle aux lignes à construire dans des régions agricoles. Sur presque toute leur longueur les tramways sont établis sur un des bas-côtés légèrement surélevé.

DEUXIÈME PARTIE

DE QUELQUES QUESTIONS ADMINISTRATIVES SPÉCIALES.

CHAPITRE III

LA CONCESSION. — LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE.

Toute personne qui veut obtenir la concession d'un chemin de fer d'intérêt local doit faire à cet effet une demande. Mais qui a qualité pour accorder l'autorisation sollicitée ?

Il faut distinguer plusieurs hypothèses.

a) La ligne est établie en tout ou en partie sur une voie dépendant du domaine public de l'Etat.

La demande, dans ce cas, est adressée au Ministre, car c'est à l'Etat seul qu'il appartient d'accorder la concession.

Cette solution n'a été adoptée qu'après de longues discussions; car, en notre matière, plusieurs intérêts étaient en jeu et il fallait savoir quel serait celui qui primerait les autres. Le législateur se prononça en faveur de l'Etat par cette raison que lorsque la voie emprunte des routes qui

sont la propriété de l'Etat, du département ou de la commune, c'est au propriétaire le plus éminent qu'il appartient de faire la concession.

La Commission, dont le rapporteur était M. Labiche, n'avait pas adopté cette façon de voir, et avait montré les inconvénients du système proposé : « Avec la théorie du gouvernement, disait-elle, si sur 100 mètres, l'établissement d'une ligne locale nécessite l'occupation d'une route nationale, l'Etat aura seul le droit de faire la concession ». Or, il se peut qu'il n'y ait aucun intérêt ; « aussi la commission préférerait-elle décider que la concession serait faite par l'autorité intéressée à l'accorder, sauf, si elle était consentie par celui qui n'était pas propriétaire, à obtenir le consentement de ce dernier. »

En un mot, elle ne voulait pas qu'on déterminât le caractère de la concession d'après le classement des voies empruntées.

Cette question fut de nouveau étudiée lors de l'enquête sur la révision de la loi du 11 juin 1880 et résolue dans le sens que nous venons d'indiquer. L'on pensa en effet que les droits de l'Etat pouvaient être suffisamment sauvegardés en obligeant les intéressés à obtenir l'assentiment du Ministre des Travaux publics, lorsqu'il y aurait lieu d'emprunter pour partie des routes nationales.

b) Lorsque la voie doit être établie en tout ou en partie soit sur une route départementale, soit sur un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, ou doit s'étendre sur le territoire de plusieurs communes, c'est au préfet que la demande est adressée et c'est le conseil général qui accorde la concession.

c) Si la ligne s'étend au contraire sur plusieurs départements il faut appliquer la loi du 10 août 1871 (art. 89,90).

L'article 2 du projet de loi réservait le droit d'accorder la concession à l'Etat. Il y avait là une anomalie. En effet, lorsqu'il s'agit de chemins de fer locaux s'étendant sur plusieurs départements le pouvoir de concéder est accordé au département. Cette bizarrerie a heureusement disparu.

d) Si enfin la voie ferrée est établie entièrement sur le territoire d'une commune et sur un chemin vicinal ordinaire ou un chemin rural, la concession est accordée par le conseil municipal.

Nous venons de voir quelle était l'autorité compétente pour accorder la concession ; examinons maintenant quelles sont les pièces qui doivent accompagner la demande.

1° Avant-projet.

Cet avant-projet doit contenir :

Un extrait de la carte à 1/80.000 ;

Un plan général des voies publiques empruntées et des déviations ;

Divers profils ;

Un plan à l'échelle de 5 millimètres par mètre de chacune des traverses suivies par le tracé.

2° Mémoire descriptif.

Ce mémoire doit indiquer le but de l'entreprise, les avantages qu'elle peut donner, le genre de service auquel le tramway est affecté, le mode d'exploitation, les dispo-

sitions proposées pour maintenir l'accès des chemins publics ou particuliers, le maximum de vitesse, etc.

Lorsque la demande a été adressée à qui de droit, elle est ensuite transmise à l'autorité qui a pouvoir pour faire la concession (1).

Une enquête préalable est-elle nécessaire ? Nous n'oserions l'affirmer, car l'article 29 de la loi de 1880 est contredit par l'article 3 du décret du 18 mai 1881.

L'article 29 est en effet ainsi conçu : « Aucune concession ne peut être faite qu'après une enquête dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique. »

L'article 4, au contraire, du décret précité dispose en ces termes :

« Après instruction, la demande est soumise à l'autorité qui doit faire la concession et celle-ci décide s'il y a lieu de procéder à l'enquête. »

Dans l'un des articles, l'enquête semble être facultative, dans l'autre, au contraire, elle paraît obligatoire.

Quoi qu'il en soit, voici les formalités qui la concernent. Elles sont indiquées par les articles 6, 7, 8 du décret du 18 mai 1881, prévu par l'article 29 de la loi du 11 juin 1880.

Les pièces indiquées et les registres destinés à recevoir les observations, doivent rester déposés pendant un mois à la mairie, ainsi que le plan des chemins traversés.

(1) En ce qui concerne les pouvoirs du Conseil colonial de la Cochinchine et du gouverneur en matière de concession : Arr. C. d'Et., 27 juin 1884, *Société des tramways à vapeur de Cochinchine*, V. Leb. chr., 1885, p. 544.

La commission d'enquête se réunit ensuite pour examiner les réclamations, entendre les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines employés dans le département ainsi que les personnes qu'elle croit utile de consulter. Elle donne alors son avis dans un délai de 15 jours.

Le procès-verbal est ensuite remis au préfet avec les registres et les pièces à l'appui. Celui-ci appelle les chambres de commerce ou à leur défaut les chambres consultatives des arts et manufactures à exprimer leur opinion.

Lorsqu'une voie projetée doit traverser le territoire d'un département ou d'une commune et que le conseil général et le conseil municipal ne sont pas compétents pour accorder la concession, ils sont invités néanmoins à émettre leur avis.

Une fois ces formalités accomplies, le préfet adresse le dossier complet à l'autorité chargée de faire la concession et il y joint son avis.

Les déviations accessoires construites en dehors du sol des routes et chemins doivent être classées, comme annexes de la route, dans les formes prescrites par la loi du 27 juillet 1870.

Le fait de savoir dans quels cas des déviations auront le caractère de simples modifications techniques, ou au contraire constitueront des modifications importantes nécessitant l'intervention de l'autorité et les autres formalités, constitue une simple question d'espèce.

Lorsque la concession est accordée par l'Etat, c'est le Ministre des Travaux publics qui approuve le projet d'exécution. Dans les autres cas, les dispositions de l'article 3

sont applicables. C'est ce que décide l'article 32. Mais la Commission extra-parlementaire a pensé qu'il n'y avait pas là des garanties suffisantes et a proposé que pour les sections qui empruntent le sol des routes nationales ou toute autre dépendance du domaine de l'Etat le conseil général ne pût arrêter les projets de détail qu'après leur adhésion par le Ministre des Travaux publics, adhésion qui ne serait donnée qu'après avis du Conseil général des ponts et chaussées.

La concession une fois faite, reste ensuite à déclarer l'utilité publique et à autoriser l'exécution. Quelle est, en cette matière, l'autorité compétente?

L'utilité publique, dit le dernier paragraphe de l'article 29 de la loi du 11 juin 1880, est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'Etat sur le rapport du Ministre des Travaux publics, après avis du Ministre de l'Intérieur.

Tandis qu'une loi est nécessaire pour les chemins de fer d'intérêt local, en notre matière, un décret suffit. Quelle est la raison de cette solution?

Puisqu'un tramway ne nécessite aucune création nouvelle, il semble juste dès lors de ne point exiger l'intervention du législateur. Ces raisons n'ont point cependant paru décisives aux yeux de tous.

Pour les uns, la nécessité d'un décret en Conseil d'Etat parut excessive, parce que la construction d'un tramway n'entraîne pas la création d'une route, celle-ci étant pré-existante. M. Griffe (1) notamment proposa de supprimer

(1) *Bulletin annoté des chemins de fer*, par Lamé-Fleury, 1879, tome 12, p. 144, 145, 146.

ce décret lorsque l'acte de concession ne comportait pas de dérogation au cahier des charges type. Il invoquait à l'appui de son opinion les services que peuvent rendre les tramways et demandait dès lors qu'on ne gênât pas leur établissement.

Il trouvait d'ailleurs que les délibérations des conseils généraux et municipaux et les enquêtes faites constituaient une garantie suffisante.

Par contre, M. de Lafayette (1) voulait que le législateur eût seul pouvoir pour prononcer la déclaration d'utilité publique, car selon lui, dans bien des cas, les tramways entraînaient une véritable aliénation du domaine communal ou départemental. La plupart des tramways, en effet, passent sur des routes pendant un certain nombre de kilomètres, puis les abandonnent pour traverser les campagnes et ressemblent alors à des chemins de fer locaux.

La Commission de la Chambre des députés, d'abord dans ce sens, se prononça ensuite en faveur de la solution qui est passée dans la loi et que nous croyons juste.

La concession une fois accordée et l'utilité publique prononcée, le concessionnaire peut commencer les travaux. Il doit se conformer pour cela aux prescriptions du cahier des charges. Il peut même céder sa concession à condition de se faire au préalable autoriser. On a contesté cependant que l'autorisation fût nécessaire en matière de tramways.

Mais la Cour de Paris, saisie de cette difficulté, jugea qu'il

(1) Même ouvrage, pages suivantes.

n'y avait aucune distinction à faire entre les concessionnaires de chemins de fer et les concessionnaires de tramways à traction de locomotive ou de chevaux (1).

Il est donc nécessaire que le concessionnaire qui veut céder sa concession ait obtenu au préalable une autorisation. Sinon la cession est nulle et de nul effet. La nullité est d'ordre public et existe même entre les parties. Elle n'est donc pas susceptible de ratification et peut être invoquée en tout état de cause (2).

(1) Paris, 22 juillet 1880, sous Cass., 5 décembre 1882 ; Tarbé des Sablons, S. 84.1.193. *Société d'exploitation des tramways*, S. 86.2.61.

(2) L'acte de concession peut conférer à qui de droit la faculté de rétrocession. Cette autorisation peut émaner aussi bien de l'Etat que du Département ou de la Commune.

CHAPITRE IV

L'EXPROPRIATION.

L'entreprise des tramways étant une entreprise d'utilité publique, le concessionnaire jouit, pour l'exécution des travaux dépendant de la concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration et notamment le droit d'expropriation.

Voici d'ailleurs ce que dit à ce sujet la loi du 11 juin 1880 en son article 31 :

« Lorsque pour l'établissement d'un tramway il y aura lieu à expropriation soit pour l'élargissement d'un chemin vicinal, soit pour l'une des déviations prévues à l'article 26 de la présente loi, cette expropriation pourra être opérée conformément à l'article 16 de la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux, et à l'article 2 de la loi du 8 juin 1864. »

Rappelons les dispositions de l'article 16.

« Lorsqu'il y aura lieu à recourir à l'expropriation, le jury spécial chargé de régler les indemnités ne sera composé que de quatre jurés. Le tribunal d'arrondissement, en prononçant l'expropriation, désignera pour présider et diriger le jury l'un de ses membres ou le juge de paix du canton; ce magistrat aura voix délibérative au cas de partage. Le tri-

bunal choisira sur la liste générale prescrite par l'article 29 de la loi du 27 juillet 1833 4 personnes pour former le jury spécial et 3 jurés supplémentaires. L'Administration et la partie intéressée auront respectivement le droit d'exercer une récusation péremptoire. Le juge recevra les acquiescements des parties. Son procès-verbal entraînera translation définitive de propriété. Le recours en cassation soit contre le présent jugement qui prononce l'expropriation, soit contre la déclaration du jury qui règle l'indemnité n'aura lieu que dans les cas prévus et sous les formes déterminées par la loi du 7 juillet 1833. »

Et l'article 2 de la loi du 8 juin 1864 est ainsi conçu :

« Lorsque l'occupation de terrains bâtis est jugée nécessaire pour l'ouverture, le redressement et l'élargissement immédiat d'une rue formant le prolongement de chemins vicinaux, l'expropriation a lieu conformément aux dispositions de la loi du 3 mai 1841 combinées avec celles des 5 derniers paragraphes de l'article 16 de la loi du 31 mai 1836.

« Il est procédé de la même manière lorsque des terrains bâtis sont situés sur le parcours de chemins vicinaux en dehors des agglomérations commerciales. »

Remarquons que les lois de 1836 et 1864 ne sont applicables que lorsqu'il s'agit de l'élargissement d'un chemin vicinal ou d'une des déviations prévues à l'article 26 de la loi du 11 juin 1880.

La Commission avait proposé de généraliser l'application de la loi de 1836 et de donner compétence au petit jury pour toutes les expropriations rendues nécessaires par la

construction d'un tramway. Elle modifia sa façon de voir. Il pouvait sembler bizarre en effet que le petit jury fût compétent lorsqu'il s'agissait de la rectification des routes nationales ou départementales, nécessitée par l'établissement d'un tramway alors que, pour les besoins de la circulation ordinaire, ces routes n'auraient pu être élargies en vertu de la loi de 1836.

CHAPITRE V

LA POLICE. — CONTROLE ET SURVEILLANCE.

L'article 39 de la loi du 11 juin 1880 dit que la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer est applicable aux tramways avec cette restriction cependant que les articles 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 ne doivent recevoir aucune application en notre matière.

Les articles auxquels nous faisons allusion, sont les suivants :

4. Clôtures et barrières des passages à niveau ;
5. Servitudes pour construire le long du chemin de fer ;
6. Servitudes pour les excavations.
7. Servitudes pour les couvertures de chaume et les dépôts de matières inflammables.
8. Servitudes pour les dépôts de matières non inflammables.
9. Réduction des zones de servitude par décret rendu après enquête, au cas où les circonstances le permettent.
10. Suppression des constructions, plantations, excavations dangereuses pour les chemins de fer.

Notons qu'en notre matière et par dérogation à la loi du 15 juillet 1845, le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie ferrée, et peut égale-

ment autoriser à ne pas poser de barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Le titre III du décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 juin 1880 est relatif à la police et à la surveillance.

Parmi les matières qu'il comprend citons :

Les mesures concernant les voyageurs, celles qui sont relatives aux personnes étrangères au service des voies ferrées, les interruptions d'exploitation.

C'est le préfet qui nomme les agents chargés du contrôle et de la surveillance. Leur rôle est triple et comprend :

1^o La surveillance de l'exploitation commerciale, les conditions des traités, l'application des tarifs.

Les tarifs sont homologués par le Ministre des Travaux publics si la ligne s'étend sur plusieurs départements, ou si les tarifs sont communs à plusieurs lignes.

Quand un concessionnaire a abaissé les taxes qu'il est autorisé à percevoir au-dessous des limites déterminées, celles-ci ne peuvent être relevées qu'après un délai d'un mois pour les marchandises et 3 mois pour les voyageurs.

Lorsqu'une modification de tarif a lieu, elle doit au préalable recevoir l'assentiment du Ministre des Travaux publics ou du préfet, suivant que la concession a été accordée ou non par l'Etat.

2^o La surveillance de l'exploitation technique. Vérifications de l'état de la voie, des terrassements, ouvrages d'art, etc.

Au cas où l'exploitation de la voie ferrée viendrait à être interrompue en totalité ou en partie, au cas encore où le mauvais état de la voie et celui du matériel seraient de na-

ture à compromettre la sécurité publique, le préfet doit prendre immédiatement les mesures nécessaires pour assurer le service, aux frais bien entendu du concessionnaire.

3° La police, la vérification de l'observation des règlements. Les questions de part à supporter dans les frais d'entretien et dans les réparations ordinaires ou extraordinaires de la voie ferrée se présentent souvent en matière de tramways, car il ne faut pas oublier que dans un assez grand nombre de cas les piétons ou même les voitures ont la possibilité de passer sur les voies. Il peut en résulter une détérioration. Qui doit la supporter ?

Sur les sections où les voitures ont accès sur la voie ferrée, c'est-à-dire sur les sections à rails noyés, l'entretien du pavage ou de l'empierrement de la surface affectée à la circulation du tramway est réglée par le cahier des charges pour chaque concessionnaire.

Sur les sections au contraire où la voie ferrée n'est pas accessible aux voitures ordinaires l'entretien est, cela se conçoit aisément, à la charge du concessionnaire. Cet entretien comprend la surface entière des voies ferrées à laquelle il faut ajouter une zone d'un mètre mesurée à partir de chaque rail extérieur.

Le concessionnaire n'est admis par contre à réclamer aucune indemnité ni à raison des dommages que peut occasionner le roulage aux ouvrages de la voie, ni à raison de l'état de la chaussée et des conséquences qui peuvent en résulter pour l'état et l'entretien de la voie, ni enfin pour une cause quelconque résultant de l'usage de la voie publique.

CHAPITRE VI

DES IMPOTS.

Les concessionnaires de tramways, comme ceux de chemins de fer d'intérêt local, doivent payer des impôts.

Mais ils ne sont pas soumis à l'impôt des prestations établi par l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, à raison des voitures et bêtes de trait exclusivement employées à l'exploitation du tramway.

Par contre l'exemption des droits d'octroi, prononcée par l'article 15 du décret du 12 février 1870 concernant les matériaux destinés aux chemins de fer, n'est pas applicable aux voies ferrées à traction de chevaux appelées tramways, alors même que ces tramways établis sur les différentes voies publiques d'une ville ne s'étendent pas au delà de ses limites et constituent une industrie purement locale.

Ceci résulte d'ailleurs d'un arrêt de la Cour suprême du 12 novembre 1877 (1).

Les concessionnaires de tramways ne peuvent être tenus de payer au département et à la commune une redevance ou un droit de stationnement que s'il y a stipulation expresse dans l'acte de concession.

(1) Compagnie des Tramways du Nord, S. 78.1.33.

Avant la loi du 11 juin 1880, il y avait des difficultés en cette matière. Elles furent tranchées par l'article 34 qui est formel.

La contribution foncière pour les dépendances situées en dehors de l'assiette des routes et en général de toute autre voie publique se calcule en prenant pour base la surface qu'elles occupent, et la cote à leur appliquer est celle qui est déterminée par la loi du 25 avril 1803 pour les canaux.

TROISIÈME PARTIE

DE QUELQUES QUESTIONS FINANCIÈRES SPÉCIALES.

CHAPITRE VII

LOI DU 11 JUIN 1880.

L'Etat donne aux tramways une subvention fixée par l'article 36 et dont nous indiquerons le quantum ; mais ne peut-on se demander si l'idée d'un concours financier de l'Etat en ce qui concerne les tramways s'impose d'une façon absolue, et si l'on ne pourrait concevoir au contraire les tramways se créant et vivant de leurs propres ressources ?

Cette dernière thèse a été soutenue tant à la Chambre des députés qu'au Sénat. Ses partisans prétendaient que l'utilité des tramways était trop restreinte pour justifier l'intervention de l'Etat qui ne devait se préoccuper que des intérêts vraiment généraux.

Une opinion contraire était également professée. Elle assimilait les tramways aux chemins de fer d'intérêt local, et demandait que ces deux voies ferrées fussent soumises au

même régime. Certains de ses partisans allaient même plus loin et proposaient de substituer entièrement l'action de l'Etat à celle des départements et des communes. C'était un tort, car l'Etat ne doit intervenir qu'à titre d'auxiliaire et la loi en notre matière doit être une loi décentralisatrice.

Ces deux systèmes ne devaient pas triompher, car ils avaient l'inconvénient d'être trop absolus l'un et l'autre.

S'il est de toute évidence que les tramways peuvent présenter une certaine utilité pour les régions qu'ils desservent, il faut bien reconnaître cependant qu'il serait excessif de vouloir les assimiler aux chemins de fer d'intérêt local qui incontestablement sont appelés à rendre des services supérieurs et qui nécessitent des dépenses importantes.

Aussi, comme cela a lieu presque toujours, est-ce l'opinion moyenne qui a triomphé. Elle demandait qu'on subventionnât les tramways, mais se contentait de la part de l'Etat d'un concours financier restreint.

Mais si l'État consent à accorder une subvention, il faut que le tramway réunisse certaines conditions.

Il faut : 1° qu'il soit à traction mécanique ; 2° qu'il serve au transport des voyageurs et des marchandises.

Le projet de loi exigeait en outre que le tramway desservît plusieurs communes. Cette exigence a été avec raison supprimée.

L'article 36, auquel nous avons fait allusion, est ainsi conçu :

« Lors de l'établissement d'un tramway desservi par des locomotives et destiné au transport des marchandises

en même temps qu'au transport des voyageurs, l'Etat peut s'engager, en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5 0/0 par an du capital d'établissement tel qu'il a été prévu par l'acte de concession et augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, à subvenir pour partie au paiement de cette insuffisance, à condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

« La subvention de l'Etat sera formée : 1^o d'une somme fixe de cinq cents francs par kilomètre exploité ; 2^o du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 6,000 francs par kilomètre.

« En aucun cas, la subvention de l'Etat ne pourra élever la recette brute au-dessus de 6.500, ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 0/0 par an.

« La participation de l'Etat sera suspendue de plein droit quand les recettes brutes annuelles atteindront la limite ci-dessus fixée. »

L'article 36 ne contient pas de maximum par département, mais il ne faut pas oublier que l'article 39 et dernier de la loi renvoie à plusieurs articles, notamment à l'article 14 ainsi conçu :

« La subvention de l'Etat ne peut être accordée que dans les limites fixées chaque année par la loi de finances. »

La charge annuelle imposée au Trésor en exécution de la présente loi, ne peut en aucun cas dépasser 400,000 francs

pour l'ensemble des lignes situées dans un même département.

Le projet proposait au contraire de limiter ce maximum à 100,000 francs et d'accorder 1000 francs par kilomètre. Il décidait également que la participation de l'Etat cesserait après la 20^e année et serait suspendue quand la recette atteindrait 5,000 ou 6,000 francs par kilomètre suivant que les tramways seraient établis, de façon à recevoir ou non les véhicules des grandes Compagnies.

Ces dispositions peu heureuses ne furent pas votées.

Lors de la discussion de la loi, il avait été également proposé de prendre comme base du concours de l'Etat, non pas le quantum des sacrifices faits par les départements et les communes, mais le montant des centimes.

Un amendement de M. Laborde avait été déposé dans ce sens. Il demandait que la proportion des sacrifices du département à ceux de l'Etat fût de :

1	pour ceux dont les centimes produisaient.	400.000
3/4	—	de 30 à 40.000
1/2	—	de 20 à 30.000
1/3	—	moins de 20.000

M. Laborde invoquait principalement à l'appui de son opinion des raisons d'équité.

Sa demande fut repoussée à cause des inconvénients qu'elle aurait entraînés et qui ont en matière de chemins de fer d'intérêt local fait repousser une pareille mesure. Il fut dit d'ailleurs à ce moment que, dans des cas exceptionnels, des lois spéciales pourraient intervenir en faveur des départements dont les ressources seraient jugées insuffisantes.

Lorsqu'on s'occupa de réviser la loi de 1880 on fit subir à l'article 36 plusieurs modifications analogues à celles que l'on devait apporter à l'article 43 et que nous avons signalées dans la partie de cette étude consacrée aux chemins de fer d'intérêt local.

Voici d'ailleurs le texte de la loi du 11 juin 1880, celui qui a été proposé par la Commission extraparlamentaire, le texte du projet de loi déposé le 16 février 1892 et enfin le texte de la Commission de la Chambre.

Texte de la loi du 11 juin 1880.

Lors de l'établissement d'un tramway desservi par des locomotives et destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs, l'Etat peut s'engager, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5 0/0 par an du capital d'établissement tel qu'il a été prévu par l'acte de concession et augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par le dit acte, — à subvenir, pour partie, au paiement de cette insuffisance à condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

Texte nouveau proposé par la Commission extra-parlementaire.

Lors de l'établissement d'un tramway à traction de moteurs mécaniques, et destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs, l'Etat peut s'engager envers le département ou la commune en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5 0/0 par an du capital de premier établissement, tel qu'il a été prévu par l'acte de concession et augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par le dit acte, — à subvenir pour partie, au paiement de cette insuffisance, à condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune

La subvention de l'Etat sera formée : 1° d'une somme fixe de 500 francs par kilomètre exploité ; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 6.000 francs par kilomètre.

En aucun cas, la subvention de l'Etat ne pourra élever la recette brute au-dessus de six mille cinq cents francs, ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 0/0 par an.

La participation de l'Etat sera suspendue de plein droit quand les recettes brutes annuelles atteindront la limite ci-dessus fixée.

avec ou sans le concours des intéressés.

Le décret déclaratif d'utilité publique fixe dans chaque cas, d'après les circonstances de l'espèce et en tenant compte des justifications produites par le département ou la commune pour établir l'utilité de l'entreprise : 1° la durée du concours de l'Etat ; 2° la proportion dans laquelle il interviendra pour couvrir l'insuffisance définie au paragraphe 1^{er} du présent article ; 3° le maximum de la charge annuelle imposée au Trésor.

Ce maximum ne peut, en aucun cas, dépasser par kilomètre les chiffres ci-après :

2.000 fr. pour la voie normale de 1 m. 445 ;

1.400 fr. pour la voie de 1 m. et les voies comprises entre 1 m. 445 et 1 m. ;

800 fr. pour les voies inférieures à 1 m.

Si le département ou la commune donne son concours en capital, en terrains, en travaux ou sous toute autre forme que celle d'annuités, la subvention de l'Etat sera calculée comme si le département ou la commune payait chaque année une subvention égale à 5 0/0 du capital correspondant au concours donné.

*Texte du projet de loi déposé le
16 février 1892.*

Lors de l'établissement d'un tramway à traction mécanique, et destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs, l'Etat peut s'engager envers le département ou la commune, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation, l'intérêt annuel du capital de premier établissement à trois francs soixante-quinze pour cent et l'amortissement au même taux pendant toute la durée de la concession, sans pouvoir dépasser 0.75 0/0, — à subvenir pour partie au paiement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

En aucun cas, les subventions de l'Etat et du département ou de la commune ne peuvent couvrir les insuffisances d'exploitation au delà de 500 francs par kilomètre.

Le décret qui déclare l'utilité publique fixe dans chaque cas le maximum de la charge annuelle imposée au Trésor.

*Texte de la Commission
de la Chambre.*

Lors de l'établissement d'un tramway à traction mécanique, et destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs, l'Etat peut s'engager envers le département ou la commune, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation, l'intérêt annuel du capital de premier établissement et l'amortissement pendant toute la durée de la concession, — à subvenir pour partie, pendant une durée qui ne peut dépasser soixante années, au paiement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

Dans le calcul des subventions à fournir par le département et les communes conformément aux dispositions du paragraphe précédent les insuffisances d'exploitation ne pourront entrer en ligne de compte pour un chiffre supérieur à 500 francs par kilomètre.

Le décret qui déclare l'utilité publique fixe dans chaque cas le maximum de la charge annuelle imposée au Trésor.

Les paragraphes 4, 5, 6 et 7 de l'article 13 sont applicables aux tramways.	Les paragraphes 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11 de l'article 13 sont applicables aux tramways.
---	---

M. Jonnart, en 1894, déposa un projet. Nous ne reviendrons pas sur les dispositions qu'il contient. Elles sont communes aux tramways et aux chemins de fer locaux et, comme telles, elles ont déjà été analysées.

CHAPITRE VIII

TEXTES POSTÉRIEURS A LA LOI DE 1880.

La loi de 1880 a été complétée par les actes suivants :

1° Un décret du 18 mai 1881 portant règlement d'administration publique sur la forme des enquêtes en matière de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.

2° Un décret du 6 août 1881 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 juin 1880 (établissement et exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques).

3° Décret du 6 août 1881 approuvant le cahier des charges type pour la concession des tramways.

4° Cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881. Il contient plusieurs dispositions techniques que nous ne pouvons analyser et dont voici les principales :

Ce que doit comprendre tout projet d'exécution, le nombre des voies, leur largeur, celle des locomotives, la grandeur du matériel roulant, son chargement, la largeur réservée pour la libre circulation sur les voies publiques.

5° Décret du 20 mars 1882 portant règlement d'administration publique pour l'exécution des articles 16 et 39 de la loi de 1880.

6° Circulaire du Ministre des Travaux publics du 17 janvier 1888 fixant la largeur de la voie à donner aux chemins de fer d'intérêt local et de tramways à vapeur à voie étroite.

CHAPITRE IX

STATISTIQUES.

1° Statistique des tramways par département.

	Kilom.		Kilom.
Ain	182	Manche	11
Allier	4	Marne	65
Alpes-Maritimes	16	Meurthe-et-Moselle	12
Bouches-du-Rhône	60	Nord	268
Calvados	48	Pas-de-Calais	33
Charente	9	Puy-de-Dôme	7
Charente-Inférieure	89	Basses-Pyrénées	9
Côte-d'Or	221	Rhône	111
Dordogne	122	Haute-Saône	35
Doubs	18	Sarthe	11
Drôme	163	Savoie	62
Gard	7	Haute-Savoie	106
Haute-Garonne	11	Seine	311
Gironde	102	Seine-et-Marne	3
Hérault	17	Seine-et-Oise	122
Ille-et-Vilaine	120	Seine-Inférieure	77
Indre-et-Loire	13	Deux-Sèvres	192
Isère	248	Somme	11
Jura	162	Tarn	13
Loire	51	Var	27
Haute-Loire	7	Vendée	25
Loire-Inférieure	30	Vienne	52
Loiret	69	Haute-Vienne	8
Maine-et-Loire	40	Vosges	10

2° Statistique par concessionnaire.

Chemins de fer du Sud.	215 + 4 à construire.
C ^{ie} générale des Omnibus de Paris. . . .	143 + 14 —
C ^{ie} franç. des voies ferrées économiques.	19 + 200 —
Société des chemins de fer économiques du Nord.	242 + 36 —
Compagnie des Tramways de Paris et du département de la Seine	62 + 2 —

3° Développement du réseau.

En 1880 il était de 645 kilomètres.

» 1886 —	1.056 —	
» 1892 —	2.061 —	
» 1895 —	3.312 —	dont 2.155 exploités.
» 1896 —	3.565 —	» 2.424 »

Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1897, 483 lignes garanties furent ouvertes à l'exploitation. C'est de bon augure !

4° Coût de certaines lignes.

	Coût kil.	Recette kil.
Nord	80.198	5.782
Sarthe	65.815	2.173
Loir-et-Cher	39.691	1.553

5° Répartition du réseau d'après la largeur de voies.

			En exploi- tation.	En construc- tion ou à construire.	Total.	
Longueur à voie normale.	Traction mécanique.	Voyageurs et mar- chandises.....	46	20	66	
		Voyageurs, bagages ou messageries..	248	27	275	
	Traction animale.	Voyageurs et mar- chandises.....	40	1	41	
		Voyageurs, bagages ou messageries..	433	24	457	
Longueur à voie étroite.	Traction mécanique.	Voyageurs et 1 m. marchandises	1394	990	2384	
		0.60	97	„	97	
		Voyageurs	1.06	3	„	3
			1.00	105	66	171
			0.75	3	„	3
	Traction animale.	0.60	15	„	15	
		Voyageurs..	1.00	37	11	48
		Voyageurs et mar- chandises.	0.60	3	2	5
Total.....			2424	1141	3565	

III

LES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS ET MINIERS.

Ces chemins de fer sans avoir l'importance des chemins de fer d'intérêt local et des tramways méritent cependant d'être étudiés.

Ils étaient déjà prévus par la loi de 1865 en son article 7.

La loi de 1880 s'en occupe également ; l'article 22 les dispense de l'obligation de poser des clôtures.

Les chemins de fer industriels et miniers sont de différentes sortes :

a) Chemins de fer que les industriels établissent pour leur usage personnel.

b) Embranchements qui font partie des voies concédées aux Compagnies et sont destinés à relier les établissements industriels à la ligne principale.

c) Embranchements construits par les industriels pour relier leur exploitation à une ligne de chemin de fer.

d) Voies ferrées établies en vertu des lois du 21 avril 1810 et du 27 juillet 1880 sur les mines.

I. — Examinons tout d'abord ce qui concerne les chemins de fer industriels.

Quelques-unes de ces voies font partie du réseau con-

cédé aux Compagnies et sont destinées à relier les établissements industriels à la ligne principale.

Elles sont soumises aux règles qui régissent les chemins de fer d'intérêt général.

La loi de 1845 et l'ordonnance de 1846 leur sont applicables.

Le cahier des charges accorde souvent aux Compagnies des délais d'exécution exagérés qui sont la cause de sérieux préjudices pour les industriels (1).

Mais à qui un embranchement peut-il être concédé ?

D'après les dispositions de l'article 62 du cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, cette faveur semble n'appartenir qu'aux seuls propriétaires de mines, mais la pratique l'a étendue aux propriétaires de canaux, magasins généraux, docks et autres établissements commerciaux.

Les industriels peuvent aussi établir des chemins de fer pour leur usage personnel sur des terrains qui leur appartiennent ou qu'ils occupent, avec le consentement du propriétaire.

Il n'est besoin dans ce cas ni d'une concession, ni d'une déclaration d'utilité publique.

Cependant si ces voies étaient ouvertes au public, l'autorité administrative aurait les pouvoirs de police et de surveillance que la loi des 16-24 août 1790 lui accorde (2).

(1) Discours de M. Dalloz au Corps législatif, séance du 24 mai 1859. Palaa, *Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer*.

(2) Jurisprudence générale de Dalloz, *V^o Voirie par chemin de fer*, n^o 180.

Les industriels peuvent aussi construire des embranchements destinés à relier leurs établissements à la ligne principale.

Ceux-ci sont assujettis à l'observation des règles posées pour les chemins de fer d'intérêt général. C'est ainsi que la concession doit être faite par décret toutes les fois qu'ils ont moins de 20 kilomètres. Une proposition due à l'initiative parlementaire demandait que cette solution fût appliquée dans tous les cas. Elle ne fut pas admise.

A qui appartient l'embranchement ?

A l'industriel à la condition toutefois que la voie de chemin de fer soit construite sur des terrains qui lui appartiennent.

Au cas où le chemin de fer nécessiterait une enquête et une déclaration d'utilité publique, il deviendrait au contraire une annexe de la ligne principale.

L'entretien incombe à l'industriel sous le contrôle de l'administration. Le concessionnaire est tenu d'envoyer des wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer les établissements industriels avec la ligne principale. En retour de l'envoi de son matériel, il reçoit une indemnité calculée en vertu d'un tarif et à raison de tant le kilomètre.

Ce tarif ne figure pas dans le modèle des tarifs généraux, mais dans le recueil des tarifs spéciaux de chaque Compagnie (1).

Le contrôle de la construction des chemins de fer indus-

(1) Circulaire du 14 février 1861. *Code annoté des chemins de fer*, p. 245.

triels est exercé par le service ordinaire des ponts et chaussées du département et dépend de la direction des chemins de fer.

Celui de l'exploitation est exercé par le personnel de l'arrondissement minéralogique et relève de la direction **des routes, de la navigation et des mines.**

Toutefois si les chemins sont **ouverts à un service public** de voyageurs ou de marchandises, le contrôle est rattaché à celui du réseau général dans le périmètre duquel ils sont situés.

Qui a qualité pour connaître des difficultés qui peuvent surgir en cette matière ? L'autorité administrative et l'autorité judiciaire sont toutes deux compétentes. La première peut statuer sur les différends tenant aux rapports des Compagnies avec les propriétaires des embranchements, relativement à l'exécution des travaux, à la suppression des services... ; mais, par contre, ce qui concerne l'application des tarifs, l'usage du matériel rentre dans la compétence judiciaire.

II. — Etudions maintenant la deuxième catégorie de voies secondaires. Elle comprend les chemins de fer qui relient des mines à une ligne principale, mais ici encore il faut distinguer plusieurs hypothèses :

a) Les concessionnaires de mines demandent seulement à occuper dans le périmètre de leur exploitation les terrains servant à l'établissement de chemins de fer ne modifiant pas le relief du sol.

Dans ce cas, le législateur a pensé avec raison qu'il n'était pas besoin d'édicter de nombreuses formalités toujours

gênantes et a décidé qu'un arrêté préfectoral suffirait.

b) Si, au contraire, le chemin de fer projeté doit modifier le relief, ou doit s'étendre hors du périmètre d'exploitation, un décret en Conseil d'Etat doit intervenir pour déclarer l'utilité publique (1).

Dans ces deux hypothèses une juste et préalable indemnité doit être fournie (2). Elle varie suivant que les travaux entraînent pour le propriétaire une dépossession de plus ou moins d'une année.

Au premier cas, elle est réglée à une somme double du produit net du terrain endommagé.

Au second cas, au contraire, le propriétaire peut exiger du concessionnaire l'acquisition du sol qui est estimé au double de la valeur qu'il avait avant l'occupation.

Cette réglementation n'a pas été sans attirer souvent de vives protestations de la part des sociétés houillères. Celles-ci se plaignaient des préjudices souvent graves qui résultaient pour elles de la lenteur apportée par le Gouvernement dans l'octroi des concessions et demandaient au législateur de décider que dans tous les cas un arrêté préfectoral serait suffisant.

Nous ne croyons pas qu'il puisse être donné satisfaction à ces réclamations. Cette réforme ne serait pas souhaitable. En effet, il nous semble impossible qu'on soumette

(1) En 1838, on s'était demandé s'il y avait lieu de prononcer l'utilité publique pour des chemins destinés à peu près exclusivement à desservir des mines. Cette question fut résolue dans le sens de l'affirmative.

(2) Voir l'ordonnance de Charles VI du 30 mai 1413, celles de 1471, 1552, 1604, la loi des 12-28 juillet 1791, celle du 16 septembre 1807, article 38, la loi du 21 avril 1810, enfin plus récemment en 1880, une loi du 27 juillet qui est venue modifier sur certains points la législation des mines.

aux mêmes règles les chemins de fer établis à l'intérieur du périmètre et ceux qui sont construits en dehors, ou qui modifient le relief du sol.

Les premiers seuls justifient par leur caractère temporaire les règles plus simples que le législateur leur applique.

Lorsqu'il s'agit des autres voies, au contraire, cette simplicité, loin d'être un bien constituerait un danger.

La jurisprudence en cette matière est d'ailleurs formelle; c'est ainsi qu'il a été jugé qu'un préfet excéderait ses pouvoirs en autorisant un concessionnaire de mines à occuper une portion de propriété pour y construire une voie ferrée permanente à large section et à traction de locomotive destinée à relier le carreau de la mine à un chemin de fer (1).

La surveillance des chemins de fer miniers est confiée au préfet qui peut prendre des mesures au cas où les travaux d'exploitation de la mine sont de nature à compromettre la sécurité publique, celle des ouvriers, la conservation de la mine, des voies de communication, des eaux minérales, la solidité des habitations, l'usage des sources qui alimentent les villes, villages, hameaux, et établissements publics, etc.

La construction et l'exploitation de ces chemins sont contrôlées par le service ordinaire des mines.

Les concessions des chemins de fer miniers ont été

(1) C. d'Etat, 20 février 1858, Boucaud, S. 69.2.27; 4 août 1881, Morel et autres, S. 83.3.21.

assez nombreuses. Quelques-unes même ont une certaine importance.

Voici les principales :

Chemin reliant les mines de Chamblet à la ligne de Montluçon à Moulins.

Lignes desservant les houillères du Pas-de-Calais.

Embranchement reliant les forges de Donain à la ligne de Sornain à Busigny.

Concession à la Société Schneider et Cie du Creusot d'un chemin de 8 kilomètres reliant les mines d'Allevard à la ligne de Grenoble à Montméliant.

Embranchement accordé aux mines de houille de Rety et de Hardingham pour les relier à la ligne de Boulogne-Calais.

Voici les résultats donnés par les dernières statistiques relatives aux chemins de fer industriels et miniers.

Chemins de fer industriels

	Longueur concédée	Longueur exploitée
1895	271	271
1896	227	227

Chemins de fer miniers

Livrés à l'exploitation.	Non livrés.	
55	En construction	A construire.
	10	21
Total	31	

IV

VOIES FERRÉES DES QUAIS ET DES PORTS

Ces voies, les dernières dont nous aurons à nous occuper, sont de deux sortes :

Il y a tout d'abord celles qui conduisent à un port maritime.

Elles sont prévues par un règlement du 23 avril 1888 auquel il faut joindre un avis très intéressant rendu par le Conseil d'Etat le 17 mars 1882, duquel il appert que les quais doivent être traités comme les routes, en ce sens que la concession doit être accordée conformément aux prescriptions de la loi de 1880.

Le règlement de 1888 n'est pas le seul texte qui concerne les voies ferrées des quais et des ports.

En effet, le Préfet pour son département doit faire un règlement pour chacun des ports maritimes, et même pour chaque Compagnie lorsque les voies servent à plusieurs Compagnies.

Le règlement de 1888 est le règlement type. Il prévoit les mesures de police qu'il est nécessaire de prendre en vue d'éviter les accidents.

Lorsqu'une contravention est commise, elle est constatée par les officiers et maîtres de ports, les commissaires de

surveillance administrative, ou les agents des ponts et chaussées, suivant qu'elle s'est produite dans les limites du port, ou en dehors d'elles.

La 2^e catégorie de voies ferrées des quais et ports est celle qui conduit aux ports fluviaux.

Aucun règlement ne concerne cette matière qu'il serait peut-être souhaitable de voir réglée par le règlement de 1888.

Les voies ferrées dont nous venons de parler n'ont qu'une faible importance :

C'est ainsi qu'en 1896, 242 kilomètres seulement étaient livrés à l'exploitation et 33 étaient en construction.

CONCLUSION

Nous avons, dans le cours de ce travail, étudié le régime administratif et financier auquel étaient soumis les chemins de fer d'intérêt local, les tramways et les autres voies ferrées secondaires.

Nous en avons montré les inconvénients et signalé les remèdes que nous voudrions y voir apporter.

Disons maintenant, en quelques mots, quel nous paraît devoir être l'avenir de ces chemins de fer.

D'après les uns, toutes les entreprises de ce genre seraient atteintes d'un germe mortel qui empêcherait à jamais leur réussite.

D'après les autres, au contraire, leur succès serait certain.

Nous avouons ne partager aucune de ces deux opinions extrêmes.

Nous pensons, en effet, que les chemins de fer d'intérêt local ne sont nullement condamnés à une complète improduction pécuniaire ; par contre, nous ne croyons pas qu'on puisse, tout au moins en l'état actuel des choses, se montrer trop optimiste.

Ce qu'il faut dire : c'est que toutes ces petites lignes, si l'on n'en abuse pas, pourront donner des bénéfices. Ceux-ci, au début, ne seront peut-être pas très importants, mais

il ne faut pas oublier que pour apprécier les résultats d'une ligne secondaire, il faut mettre, en regard des dépenses qu'elle entraîne, ses bénéfices nets d'exploitation, ceux qu'elle apporte à l'ensemble des réseaux, et enfin les avantages directs ou indirects qui peuvent en résulter pour les pays traversés.

Or, grâce à ces chemins de fer, des débouchés nombreux ont été ouverts, des produits grevés jusque-là de frais de charroi énormes et condamnés par conséquent à la consommation locale, ont pu être transportés au loin.

Il en est résulté un nouveau développement pour l'industrie et une augmentation de la prospérité d'un grand nombre de régions.

Mais, et nous ne saurions trop insister sur cette idée, la première condition pour que les Compagnies concessionnaires réussissent, c'est qu'elles sachent proportionner leurs dépenses à leurs ressources, et qu'elles se gardent bien d'imiter les grandes Compagnies en voulant construire des voies larges et parlant peu économiques.

Elles doivent en un mot se résoudre à être de véritables compagnies locales. A ce prix seul elles pourront réussir.

Vu :

Le Président de la thèse,
ANDRÉ WEISS.

Vu :

Le Doyen,
GARSONNET.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

RÉFÉRENCES

1° Lois et règlements.

Loi du 21 mai 1836.

Loi du 15 juillet 1845.

Loi du 12 juillet 1865.

Loi du 18 mai 1878 (D. 78.4.66).

Loi du 31 juillet 1879 (D. 80.4.3).

Loi du 11 juin 1880.

Décret d'administration publique du 18 mai 1881 (D. 82.4.78).

Décret d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 du 6 août 1881 (D. 83.4.7).

Décret approuvant le cahier des charges type, 6 août 1881 (D. 82.4.115).

Cahier des charges type (*Journ. off.*, 11 août 1881).

Décret du 20 mars 1882 (en exécution des art. 16 et 39 de la loi du 11 juin 1880).

Loi du 20 novembre 1883 (D. 84.4.17-21).

Décret du 23 décembre 1885 modifiant l'article 8 du décret du 20 mars 1882 (D. 86.4.78).

Circulaire du 12 janvier 1888.

2° Projets, propositions de lois et rapports.

Proposition de M. Houssard, député, 23 mars 1870.

Proposition de M. Ern. Picard, 1877.

Projets de loi de M. de Freycinet, 29 avril 1878.

Rapport de M. Labiche, sénateur.

Projet de loi de M. Yves-Guyot, 16 février 1892.

Rapport sur ce projet déposé par M. G. Cochery, député, le 29 mars 1893.

Projet de loi de M. Jonnart, 21 février 1894.

3^e Ouvrages divers.

- Aucoc.** — Conférences sur le droit administratif, tome III, p. 865 et suiv. Paris, 1882, Dunod.
- Aurie.** — Note relative à la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways. Dunod et Vicq.
- Barrault.** — Notice sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways. Châteauroux, 1882.
- Baum.** — Etude sur les chemins de fer d'intérêt local. Paris, Dunod, 1878.
- Bédarride.** — Les chemins de fer, 2 vol. Paris, Pedone-Lauriel, 1876.
- Bouffet.** — Etude sur la loi de 1865. Carcassonne, 1874.
- Boulan.** — Les chemins de fer d'intérêt local. Berger-Levrault, 1879.
- Bourgeois (Léon).** — Chemins de fer économiques à voie étroite et par accotements, 1878.
- Carpentier et Maury.** — Traité des chemins de fer, 3 vol. Paris, 1894, Larose.
- Cazeneuve.** — Réseau d'intérêt local et chemins de fer sur routes. Paris, Guillaumin, 1880.
- Chabrier.** — Les chemins de fer sur routes. Paris, Berger-Levrault, 1879.
- Challot.** — Tramways et chemins de fer sur routes. Paris, Rothschild, 1877.
- Châteauroux.** — Les chemins de fer, 1882.
- Choppard (L.).** — Les chemins de fer industriels. Berger-Levrault, 1880.
- Christophe.** — Traité théorique et pratique des travaux publics. Paris, Marescq aîné, 1862.
- Colson.** — La garantie d'intérêts et son application en France à l'exécution des travaux publics. Paris, Rothschild, 1888.
- Dagail.** — Chemins de fer d'intérêt local ou à faible trafic, 1871.

- Dalloz.** — Code des lois administratives, t. III. Paris, 1887.
- Escande Voltan.** — Les chemins de fer d'intérêt local en France. Foix, 1891.
- Fairlie.** — Les chemins de fer. Paris, 1872.
- Faliès.** — Le nouveau projet de loi de 1879. Paris, Lemoine, 1879.
- Fousset.** — L'Algérie et les chemins de fer à voie étroite. Paris, 1882.
- Francq.** — Du crédit en matière de chemins de fer. Paris, Alcan-Lévy, 1886.
- Gelibert.** — Les chemins de fer départementaux (discours prononcé au conseil général de la Charente). Angoulême, 1886.
- Gisclard.** — Code des chemins de fer d'intérêt local. Paris, Pedone-Lauriel, 1882.
- Heude.** — Chemins de fer d'intérêt local et tramways. Paris, Baudry, 1892.
- Husson.** — Chemins de fer de Meaux à Melun. Coulommiers, 1892.
- Laferrière.** — La juridiction administrative, 2 vol. Paris, Berger-Levrault, 1895.
- Lamé-Fleury.** — Code annoté des chemins de fer. Paris, Chaix, 1872.
- Landet.** — Les chemins de fer d'intérêt local à voie étroite. Tarbes, imprimerie Croharé.
- Lecot.** — La législation des chemins de fer d'intérêt local. Saint-Etienne, 1875.
- Level.** — De l'association des grandes Compagnies et des sociétés locales.
- Level.** — De la construction et de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local. Paris, Dunod, 1870.
- Level.** — Étude de la loi du 12 juillet 1865.
- Lionel d'Aussigny.** — Chemins de fer à voie étroite dans l'Indre. Issoudun, 1882.
- Martin.** — Etude comparative entre la voie normale et la voie de 1 m. Paris, Juven et Cie, 1897.
- Michel.** — Les chemins de fer d'intérêt local, 1866.
- Moreau.** — Les chemins de fer d'intérêt local, avantages de la voie étroite. Paris, Camut, 1885.

- Noblemaire.** — Les chemins de fer départementaux. Paris, 1889.
- Noël.** — Les chemins de fer d'intérêt local. Paris, Guillaumin, 1884.
- Noël.** — Les chemins de fer en France et à l'étranger. Paris, Berger-Levrault, 1887.
- Palaa.** — Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer. 3^e éd., 2 vol. Paris, Marchal et Billard, 1887.
- Penet.** — L'Etat et les voies ferrées d'intérêt local en Allemagne. Paris, Pichon, 1893.
- Picard.** — Les chemins de fer. Paris, Rothschild, 2 édit., l'une en 6 vol., 1884, l'autre en 4, 1887.
- Ponjardien.** — Les chemins de fer d'intérêt local. Paris, imprimerie centrale, 1866.
- Richard.** — Législation des chemins de fer d'intérêt local. Paris, Dunod, 1875.
- Ropiquet.** — L'épargne publique et les chemins de fer d'intérêt local. Paris, Guillaumin, 1868.
- Roy.** — Les chemins de fer d'intérêt local au point de vue financier, économique et technique. Paris, Dunod, 1887.
- Ruelle.** — Les chemins de fer vicinaux ou d'intérêt local au point de vue de leur exécution, 1865.
- Sampite.** — Les chemins de fer à faible trafic en France. Paris, Baudry, 1888.
- Sartiaux.** — Les chemins de fer au point de vue civil et militaire. Senlis, Payen, 1876.
- Schoeller.** — Les chemins de fer et les tramways. Paris, J.-B. Baillière, 1892.
- Serafon.** — Les tramways et les chemins de fer sur route. Paris, Bernard, 1882.
- Statistiques publiées par le ministère des travaux publics.**
- Therion.** — Chemins de fer d'intérêt local. Recueil de documents législatifs et administratifs. Paris, Marescq, 1872.
- Vallée.** — Les chemins de fer d'Eure-et-Loir.
- Vigouroux.** — Législation et jurisprudence des chemins de fer et tramways. Paris, Thorin, 1885.
- Villevert (E.).** — Les chemins de fer économiques à voie étroite et sur routes. 2^e éd., 1870.

4^e Thèses de Doctorat.

- Albert Richard, 1875, p. 14.
 Mermod, 1877, p. 19.
 Deynot, 1880, p. 8.
 Mimerel, 1880, p. 12.
 Feolde, 1890, p. 6.
 Ferrette, 1896, p. 3.

5^e Revues et Journaux.

Economiste français :

- 1873, 1^{er} semestre, p. 451, 533, 565.
 1874, — p. 605, 637, 2^e semestre, p. 85.
 1875, — p. 457, 689, — p. 515, 547, 721.
 1876, — p. 629, — p. 6.
 1877, — — p. 673, 805.
 1878, — p. 439, 631, — p. 78, 785.
 1882, — p. 204.
 1883, — p. 729.
 1888, — p. 359.
 1889, — — p. 609, 642.
 1891, — p. 107. — p. 353.
 1893, — — p. 643.
 1894, — p. 108, 268.

Journal des Economistes :

- Tome 42, p. 199.
 — 45, p. 50, 120.

Annales des Ponts et Chaussées :

- 1892, 1^{er} semestre, p. 216 et 349 (M. Considère).
 — 2^e — p. 561 (M. Colson).

Annuaire de législation étrangère :

- 1894, p. 304.
 1895, p. 203, 750.

Revue générale d'administration :

- 1887, t. 2, p. 367.

Le Journal *Le Droit*, 23 septembre 1891, 21 juin 1898.

Répertoire alphabétique de M. Weiss :

917-928 ; 1116-2177 ; 2017-2068 ; 2801-2867 ; 4159 et s. ; 4395-4398 ;
8616-8643 ; 8720-8723 ; 8804-8816 ; 8990-8992.

Bulletin des chemins de fer (Lamé-Fleury), années 1879, 1880.

Journal officiel, 1878 : 11, 12 mai, 3, 8, 13 décembre.

1879 : 27, 28, 29, 31 janvier ; 23, 25, 28 février ; 5, 8, 29 mars ;
11 août, 21 décembre.

1880 : 8 janvier, 18 février, 15, 20, 30 mai, 2, 8 juin.

Arrêts du Conseil d'Etat (*Lebon chr.*) à leur date.

Répertoire général du droit français par MM. Carpentier, Huet, Desau-
nay.

Revue pratique des chemins de fer, Pichon, Paris, années 1892 à
1897.

TABLE DES MATIÈRES

I

LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

	Pages
INTRODUCTION.	1

PREMIÈRE PARTIE

NOTIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE 1 ^{er} . — Notions générales. — Essai de définition des chemins de fer d'intérêt local. — Leur nécessité. — Limites de leur action	3
CHAPITRE II. — Notions historiques. — La voie d'un mètre et ses avantages	10

DEUXIÈME PARTIE

QUESTIONS ADMINISTRATIVES.

CHAPITRE III. — L'approbation. — La déclaration d'utilité publique.	29
— IV. — Le cahier des charges.	38
— V. — La concession.	44
— VI. — Comment prend fin une concession	62
SECTION I. — <i>Terme</i>	62
— II. — <i>Déchéance</i>	64
— III. — <i>Résiliation</i>	68
— IV. — <i>Rachat et incorporation au réseau général</i>	69
— V. — <i>Séquestre et faillite</i>	73

CHAPITRE VII. — Rapports administratifs de l'Etat et des chemins de fer d'intérêt local	74
SECTION I. — <i>Rapports avec les services publics</i>	74
— II. — <i>Impôts</i>	75
— III. — <i>Police</i>	79
— IV. — <i>Contrôle et surveillance</i>	82
— V. — <i>Tarifs</i>	86
CHAPITRE VIII. — La compétence	90
SECTION I. — <i>Compétence des tribunaux administratifs</i>	90
— II. — <i>Compétence des tribunaux judiciaires</i>	95

TROISIÈME PARTIE

QUESTIONS FINANCIÈRES.

CHAPITRE IX. — Constitution du capital	99
— X. — Loi du 12 juillet 1865	117
SECTION I. — <i>Exposé de la loi</i>	117
— II. — <i>Résultats et Critique de la loi</i>	119
CHAPITRE XI. — Loi du 11 juin 1880	126
SECTION I. — <i>Exposé de la loi</i>	126
— II. — <i>Résultats et Critique de la loi</i>	138
CHAPITRE XII. — Décrets et circulaires postérieurs à la loi du 11 juin 1880	150
— XIII. — Projets de réformes à apporter à la loi de 1880. (Projets de MM. Yves Guyot et Jonnart)	153

II

LES TRAMWAYS.

AVERTISSEMENT	175
-------------------------	-----

PREMIÈRE PARTIE

NOTIONS GÉNÉRALES.

CHAPITRE I. — Critérium permettant de distinguer les tramways des chemins de fer d'intérêt local	178
CHAPITRE II. — Notions historiques	183

DEUXIÈME PARTIE

DE QUELQUES QUESTIONS ADMINISTRATIVES.

CHAPITRE III. — La concession et la déclaration d'utilité publique	189
— IV. — L'expropriation	197
— V. — La police. — Le contrôle. — La surveillance.	200
— VI. — Les impôts	203

TROISIÈME PARTIE

DE QUELQUES QUESTIONS FINANCIÈRES.

CHAPITRE VII. — La loi du 11 juin 1880	205
— VIII. — Textes postérieurs	213
— IX. — Statistiques	215

III

LES CHEMINS DE FER MINIERS ET INDUSTRIELS.	219
--	-----

IV

LES VOIES FERRÉES DES QUAIS ET DES PORTS..	227
CONCLUSION.	229
REFFÉRENCES	231

Imp. G. Saint-Aubin et Thevenot. — J. Thevenot, successeur, Saint-Dizier.
